

INFORME DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA Y DE DROGAS RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY QUE REGULAN EL CIERRE DE CALLES Y PASAJES POR NECESIDADES DE SEGURIDAD CIUDADANA

BOLETINES N°s 3848-06, 6289-25 y 6363-06
(Refundidos)

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Seguridad Ciudadana y de Drogas pasa a informar, en primer trámite constitucional y primero reglamentario, los proyectos de la referencia, originados en mociones, la primera del Diputado señor Patricio Walker Prieto y de la ex Diputada señora Eliana Caraball Martínez, boletín N° 3848-06; la segunda de la Diputada señora Marisol Turres Figueroa y de los Diputados señores Jorge Burgos Varela, Sergio Correa de la Cerda, Gonzalo Duarte Leiva, Francisco Encina Moriamez, Marcelo Forni Lobos, Patricio Hales Dib, Cristián Monckeberg Bruner, Carlos Montes Cisternas y Roberto Sepúlveda Hermosilla, boletín N° 6289-25; y la tercera de las señoras Marta Isasi Barbieri y Claudia Nogueira Fernández y de los señores René Manuel García García, Juan Carlos Latorre Carmona, Carlos Montes Cisternas y Gonzalo Uriarte Herrera, regula el cierre de pasajes, boletín N° 6363-06.

I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS.

1) La idea matriz o fundamental del proyecto es regular el cierre de calles y pasajes por motivos de seguridad pública.

2) Normas de quórum especial.

El artículo único del proyecto tiene el carácter de orgánico constitucional, en virtud de lo establecido en el artículo 118 de la Constitución Política.

No hay artículos que requieran aprobarse como normas de quórum calificado.

3) Normas que requieran trámite de Hacienda.

No existen normas que sean de competencia de la Comisión de Hacienda.

4) Aprobación general del proyecto.

El proyecto fue aprobado en general, **por la unanimidad** de los Diputados presentes señora Marisol Turres y señores Sergio Correa, Gonzalo Duarte, Patricio Hales, Carlos Abel Jarpa, Cristián Monckeberg (Presidente), Carlos Montes, y Roberto Sepúlveda.

5) Diputado Informante.

Se designó Diputado informante al señor Cristián Monckeberg Bruner.

II.- ANTECEDENTES.

La alta sensación de inseguridad de la población ha propiciado la adopción de diversas medidas de protección que se han considerado

eficaces para reprimir la delincuencia, entre las que destaca el cierre de calles y pasajes. Dicha medida ha sido abordada por los distintos municipios de diversas maneras e incluso, algunos no lo autorizan por cuanto lo consideran ilegal. En todo caso, la Contraloría General de la República, consultada al respecto, ha señalado que procede autorizar el cierre de calles y pasajes de una sola entrada o pasajes peatonales, salvo que se trate de calles o pasajes que converjan en una avenida o calle principal y siempre que ello no implique deterioro importante al uso común de los bienes, ni se afecte derechos constitucionales.

Esta situación ha sido enfrentada por varias municipalidades que han dictado ordenanzas para regular la materia, pero con requisitos y exigencias muy disímiles. Así es como, la comuna de Maipú ha dictado una ordenanza que señala que las calles que confluyen a una red vial básica tienen asociada la prohibición de cerrar con portones¹. En la comuna de Curicó² sólo se autoriza el cierre de calles y pasajes públicos ciegos al igual que lo han estado efectuando otros municipios en consideración a dictámenes emitidos por la Contraloría. Sin embargo, no existe un criterio uniforme en cuanto al procedimiento o requisitos que deben cumplir los vecinos para la solicitud de cierre, pero que encuentran su amparo legal en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades que en su artículo 4°, letra j), dispone que los municipios pueden realizar actividades relacionadas con el apoyo y fomento de medidas de prevención en materia de seguridad ciudadana.

La Comisión de Seguridad Ciudadana y de Drogas al tomar conocimiento de la solicitud de la Comisión de Gobierno Interior, Regionalización y Desarrollo Regional de proceder al archivo del proyecto de ley que faculta a las municipalidades para autorizar el cierre de calles y pasajes por motivos de seguridad pública, solicitó que le fuera remitido para su estudio.

Durante el estudio en general de la moción del Diputado señor Walker y de la ex Diputada señora Caraball, boletín N° 3848-06, después de haber recibido la opinión de la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo, de la Subsecretaría de Desarrollo Regional en ese momento, de los representantes de la División de Seguridad Pública del Ministerio del Interior, así como de la Asociación Chilena de Municipalidades, los integrantes de la Comisión concordaron en que si bien eran partidarios de regular el cierre de determinadas calles y pasajes dicha facultad recaía en el Alcalde, de conformidad a lo establecido en el artículo 5°, letra c) de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, por lo que consideraron pertinente presentar una nueva moción que diera cuenta de las observaciones efectuadas por los invitados.

Así es como, con fecha 17 de diciembre de 2008, sesión 117ª, se dio cuenta de la moción de la señora Marisol Turre y de los Diputados señores Jorge Burgos; Sergio Correa; Gonzalo Duarte; Francisco Encina; Marcelo Forni; Patricio Hales; Cristián Monckeberg; Carlos Montes y Roberto Sepúlveda, que modifica la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, que autoriza el cierre de calles y pasajes por necesidades de seguridad ciudadana, boletín N° 6289-25

Asimismo, se hace constar que, con fecha 14 de enero del año en curso, se envió a esta Comisión la moción de las señoras Isasi y Nogueira y de los señores García, Latorre, Montes y Uriarte, que regula el cierre de pasajes, boletín N° 6363-06, la que fue analizada en su mérito, acordándose tramitarla en forma conjunta con las otras dos iniciativas antes señaladas.

a) Mociones.

¹ Decreto 712, 2007, Municipalidad de Maipú, Ordenanza Municipal de Cierre de Calles y Pasajes

² Decreto Exento 1793, de 2007, Municipalidad de Curico.

i) Boletín N° 3848-06, del señor Patricio Walker y de la señora Eliana Caraball, que faculta a las municipalidades para autorizar el cierre de calles y pasajes por motivos de seguridad pública.

Los patrocinantes de la iniciativa legal la fundamentan en que el artículo 5° de la Ley Orgánica de Municipalidades, dispone que la administración de los bienes nacionales de uso público corresponde al Alcalde y que la administración- según el sentido natural y obvio de la palabra implica “ordenar, disponer, organizar, en especial la hacienda o los bienes.”, por lo que es dable concluir que el alcalde, en uso de sus atribuciones podría ordenar, disponer u organizar el uso de calles y pasajes, autorizando el cierre de los mismos o autorizando su control de acceso, tomando para ello en consideración las obligaciones que le establece la propia Ley de Municipalidades, en materia de orden y seguridad ciudadana, y asegurando de esta manera el respeto a la integridad física y psíquica de los habitantes de la comuna afectada, pero debiendo velar al mismo tiempo por el respeto al derecho de circular de todos los ciudadanos.

Asimismo, señalan que por motivos de seguridad pública se puede autorizar el cierre de calles y pasajes, acogiendo los loteos a la Ley N° 19.537, sobre Copropiedad Inmobiliaria, en cuyo caso sus calles interiores, áreas verdes y de equipamiento son de propiedad de los respectivos copropietarios, los que deben asumir el costo de su mantención y el pago de los servicios públicos, circunstancia que no puede ser aprovechada por los dueños de viviendas más modestas ya que, indudablemente, no dispondrán de los recursos necesarios para pagar la mantención de áreas comunes.

ii) Boletín N° 6289-25, de la señora Marisol Turres y de los señores Jorge Burgos; Sergio Correa; Gonzalo Duarte; Francisco Encina; Marcelo Forni; Patricio Hales; Cristián Monckeberg; Carlos Montes y Roberto Sepúlveda, que modifica la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, que autoriza el cierre de calles y pasajes por necesidades de seguridad ciudadana.

Los autores de la iniciativa en comento, la fundamentan en el deber del Estado de incentivar y colaborar en la incorporación de las personas en las tareas de seguridad ciudadana por lo que es necesario impulsar la dictación de leyes que permitan la participación activa de los vecinos y los municipios en la recuperación, preservación o mejoramiento de espacios públicos que se vean afectados por la delincuencia u otras amenazas a la seguridad de los habitantes en sus barrios y vecindades, reconociendo que una parte importante de la comunidad cree que para mejorar sus condiciones de seguridad se debe proceder al cierre o a la adopción de controles de acceso a calles y pasajes, lo cual se está realizando en forma espontánea, inorgánica y al margen de cualquier regulación.

Seguidamente, destacan que el cierre o control de acceso, no obstante su buena inspiración, muchas veces produce efectos no deseados, pero que al final y contrariamente a lo esperado, incluso atentan contra la seguridad de los propios vecinos.

Por otra parte, señalan que el cierre de pasajes y calles, en algunos casos ha tratado de ser regulado y ordenado por los Municipios, muchas veces sin ningún criterio técnico. Además, de que la falta de una regulación objetiva y precisa o, cuando la hay, circunscrita sólo a un sector geográfico o comuna, da lugar a confusiones entre los vecinos, que no logran diferenciar la propiedad privada con lo que es de dominio público como lo son las calles y pasajes, generando conflictos e incertidumbres que afectan la certeza del patrimonio público; como también, a la misma comunidad olvidándose que la única razón que justifica la medida es la seguridad y tranquilidad de ellos mismos.

Por lo que, considerando lo establecido en el párrafo primero de la letra c), del artículo 5°, de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades que dispone que es una atribución esencial de las municipalidades administrar los bienes municipales y nacionales de uso público existentes en la comuna, entre los que se encuentran las calles y pasajes, es necesario regular esta atribución estableciendo la flexibilidad necesaria para que cada Municipalidad pondere las características especiales de cada calle o pasaje, en función de los requerimientos de seguridad ciudadana específicos y los efectos de la autorización concedida, en el marco de una regulación general que resguarde los derechos ciudadanos precaviéndose a la vez discriminaciones arbitrarias en su concesión, renovación o revocación.

iii) Boletín N° 6363-06, de las señoras Marta Isasi Barbieri y Claudia Nogueira Fernández y de los señores René Manuel García García, Juan Carlos Latorre Carmona, Carlos Montes Cisternas y Gonzalo Uriarte Herrera, regula el cierre de pasajes.

La iniciativa legal en comento se fundamenta en los altos índices de delincuencia que existen en el país, especialmente en las grandes ciudades, lo que ha generado la necesidad de adoptar medidas de protección tales como la instalación de sistemas de alarmas, cercos eléctricos y contratación de guardias privados.

Sin embargo, consideran que por sobre las medidas antes señaladas existe otra, que en opinión de los patrocinantes, constituye un “mecanismo eficaz de protección”, como es el cierre de pasajes y calles, autorización que no se utiliza en forma amplia por cuanto podría vulnerar un derecho garantizado en el artículo 19, número 7; de la Constitución Política de la República.

Para ello se propone que el cierre de pasajes y calles, se pueda solicitar a la municipalidad, la que otorgaría el permiso con autorización de la dirección de obras respectiva. Al mismo tiempo; se propone un horario de cierre el que no puede afectar actividades como la realización de cualquier gestión ordenada por los tribunales de justicia. También se ha previsto en la moción un mecanismo para que la comunidad manifieste su consentimiento.

3.- Dictámenes de la Contraloría General de la República.

Asimismo, la situación ha sido abordada por la Contraloría General de la República, que ante una falta de una norma de general aplicación, sus dictámenes sobre la materia se han transformado en referentes normativos. De estos, destaca, uno dictado en marzo de 2000³, en que se señaló que *“las municipalidades pueden autorizar el cierre de un pasaje público por razones de seguridad ciudadana debidamente ponderadas y sin afectar gravemente los derechos constitucionales de los ciudadanos”*, y otro del año 2001⁴, en que se indicó que *las municipalidades se encuentran facultadas para autorizar el cierre, únicamente, de calles y pasajes de una sola entrada o salida, siempre que ello no implique un detrimento importante al uso común de dichos bienes, ni se afecte gravemente los derechos constitucionales no sólo de sus residentes sino que de cualquier persona*.

³ Dictamen N° 11.421, de 31 de marzo de 2000.

⁴ Dictamen N° 23.325, de 25 de junio de 2001.

En efecto, el Dictamen N° 11.421, del año 2000⁵, señaló que las municipalidades pueden autorizar el cierre de calles y pasajes, por razones de seguridad ciudadana debidamente ponderadas, y siempre que no sean afectados en forma grave los derechos constitucionales de los ciudadanos.

De esta forma, el dictamen en comento reconoce que existen dos derechos en juego asociados a garantías constitucionales:

- El derecho de toda persona a circular libremente por los bienes nacionales de uso público, como lo son las calles o pasajes peatonales, y
- La obligación del Estado y sus organismos de velar por la seguridad de las personas. Dentro de estos organismos estarían las municipalidades.

Con posterioridad, la Contraloría, mediante el Dictamen N° 23.325 del año 2001, estableció una serie de requisitos para el cierre de calles o pasajes, criterio que ha mantenido.

De este modo, se reconoce a las municipalidades la facultad de autorizar el cierre de calles o pasajes por medidas de seguridad pero con las siguientes restricciones:

- que correspondan a calles y pasajes de una sola entrada o salida, o pasajes peatonales siempre y cuando no converjan en una avenida o calle principal.
- que no exista o implique un detrimento importante al uso común de dichos bienes, y
- que ello no afecte gravemente los derechos constitucionales, no solo de los residentes.

En consecuencia, es indubitada la facultad que poseen las municipalidades en orden a autorizar el cierre de calles y pasajes o restringir su uso si con esa medida se resguardan otras garantías constitucionales como el derecho a la seguridad expresadas en las garantías constitucionales del derecho a la vida e integridad física y psíquica, la inviolabilidad del hogar, el derecho a la seguridad individual y el derecho a la propiedad en sus diversos tipos.

II.- CONTENIDO DE LOS PROYECTOS.

La moción contenida en el boletín 3848-06, propone facultar a las municipalidades para autorizar el cierre de calles y pasajes por motivos de seguridad pública. La idea matriz se concreta en un artículo único mediante el cual se modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones, contenida en el Decreto con Fuerza de Ley N° 458, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, agregando en el artículo 135 un inciso segundo que establece que el alcalde en uso de la facultad que la otorga el artículo 5°, letra c) de la ley Orgánica Constitucional de Municipalidades podrá autorizar el cierre de calles y pasajes o bien establecer el control de acceso de los mismos. Dicha autorización se efectuará previo informe técnico de la dirección del tránsito respectiva y siempre que no se entorpezca la libre circulación de vías estructurantes o de servicio.

⁵ Fernández, Guillermo. “El cierre de espacios públicos. Los dictámenes de la Contraloría General de la República en materia de cierre de calles y Pasajes.” Área Gobierno y Economía, Asesoría Parlamentaria. Biblioteca del Congreso Nacional.

Por su parte, la moción contenida en el boletín 6289-25, propone modificar la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades a fin de autorizar el cierre de calles y pasajes por necesidades de seguridad ciudadana. La idea matriz se concreta en un artículo permanente y uno transitorio.

En efecto, el artículo permanente introduce modificaciones en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2006, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

La primera modificación agrega tres incisos en la letra c) del artículo 5°, del referido cuerpo legal, a fin de facultar al alcalde para que, con acuerdo del Concejo, autorice el cierre o medidas de control de acceso de calles y pasajes, por un plazo de uno a cuatro años. Para autorizar dicha medida, se debe recabar un informe técnico de la dirección de tránsito municipal y siempre que no se entorpezca la libre circulación.

Asimismo, se señala que el decreto que autorice el cierre o control de acceso debe ser fundado y debe especificar entre otras materias, los dispositivos de cierre y control y los horarios de aplicación de la medida. Además, se contempla el procedimiento para la revocación de la misma.

También se dispone que las Municipalidades, para otorgar la autorización de cierre deberán dictar una ordenanza local que contendrá, entre otras materias, el procedimiento de tramitación de las solicitudes, las medidas para garantizar la circulación, el porcentaje de vecinos, residentes u ocupantes que deben dar la aprobación a la solicitud, los mecanismos de financiamiento de la construcción y mantenimiento de las obras necesarias, las personas u organización responsable de la correcta utilización de la autorización, y contemplar los requisitos para la renovación de la autorización.

La segunda modificación es al artículo 65 de la citada Ley y tiene por objeto concordar la norma del artículo 5° letra c) con el hecho de que para autorizar el cierre de una calle o pasaje requiere el acuerdo del Concejo.

Por último, el artículo transitorio, regula la situación de las calles o pasajes que actualmente cuentan con mecanismos de cierre o de control de acceso ya sea producto de una autorización o responda a una situación de hecho. Se les concede un plazo de dos años, contado desde la dictación de la ordenanza, para regularizar la situación.

A su vez, la iniciativa legal contenida en el boletín N° 6363-06, para concretar la idea matriz del proyecto de ley propone modificar la Ley General de Urbanismo y Construcción incorporando un artículo 43 bis que, sucintamente, establece que se podrá cerrar calles y pasajes, entre las 22 horas y las 6 horas, medida que deberá estar fundada en razones de seguridad de los habitantes, y deberá ser solicitada por al menos la mitad de los propietarios de la calle o pasaje.

III.- DISPOSICIONES LEGALES QUE EL PROYECTO MODIFICA.

Para los efectos del N° 1° del artículo 287 del Reglamento, las disposiciones legales que el proyecto de ley modificar son los artículos 5°, y 65 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2006, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

a) Opiniones recibidas en el seno de la Comisión.

Durante el análisis de esta iniciativa, la Comisión contó, con la colaboración de las señoras Patricia Poblete, Ministra de Vivienda y Urbanismo, y Claudia Serrano Subsecretaria de Desarrollo Regional y Administrativo; del señor Claudio Radonich, Director Jurídico de la Asociación Chilena de Municipalidades; del señor Luis Eduardo Bresciani, Jefe División Desarrollo Urbano, de la señora Jeannette Tapia, asesora legal, ambos del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo; Rodrigo Cabello, Jefe División Jurídica y Samuel Garrido Ruiz, Jefe División Municipalidades, ambos de la Subsecretaría de Desarrollo Regional.

Asimismo, se escuchó al Jefe de la División Seguridad Pública del Ministerio del Interior, Iván Fares; de la Jefa de la Unidad Jurídica, Elizabeth Collins y del asesor, Tomás Monsalve, ambos de la misma repartición.

Se recibió a los señores Eugenio Garcés y Margarita Greene, profesores de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica, Dr. Luis Valenzuela, Director Proyecto Urbano de la misma Facultad; Antonio Liphay, Arquitecto, Macarena Rau, Presidenta de la Corporación CPTED, y Cecilia Leiva, arquitecta del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

La señora **Ministra de Vivienda y Urbanismo** expresó que su dependencia tiene una postura distinta a la que poseen los municipios, ya que si bien existen estudios que sostienen que cerrar calles y pasajes puede tener efectos positivos en materia de seguridad, la gran mayoría de ellos demuestran que los efectos son sólo de corto plazo y tienden a aumentar la inseguridad fuera de los espacios cerrados.

Sin perjuicio de ello, señaló que existe una realidad de hecho y es que en todo el país ya se ha ejercido por parte de las municipalidades la facultad de cierre de calles y pasajes, por lo que estimó conveniente que se dicte un cuerpo legal que aborde dicha materia y se establezcan con claridad las condiciones en que dicha medida de carácter excepcional podrá ser autorizada por las municipalidades.

En definitiva, sugirió que la iniciativa legal que se dicte considere los siguientes temas:

- a) Sólo autorizar el cierre de calles o pasajes sin salida.
- b) La opinión favorable de, a lo menos, del 75% de los vecinos directamente afectados.
- c) El cierre debiera ser autorizado por un plazo indefinido, a fin de que siempre exista la facultad de autoridad comunal de ponerle término por razones de interés público.
- d) Los costos asociados al cierre, debe ser asumidos por los vecinos requirentes.

Por último, señaló que las modificaciones debieran ser efectuadas en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades y no en la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

Por su parte, la señora **Subsecretaria de Desarrollo Regional**, señaló que, en general está de acuerdo con la propuesta, básicamente, porque estima que implica un reforzamiento de la autonomía municipal, en la medida que se reconoce una facultad que necesariamente deriva de la atribución de los municipios de administrar los bienes nacionales de uso público de las respectivas comunas.

Sin perjuicio de lo señalado, formuló las siguientes observaciones y comentarios al proyecto de ley.

1.- El objetivo del proyecto en estudio es otorgar facultades relacionadas con una de las atribuciones esenciales de las municipalidades, esto es la administración de los bienes nacional de uso público, por lo que sería conveniente que las modificaciones se incorporen en el texto de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, específicamente como un nuevo inciso de la letra c) del artículo 5°.

2.- Como uno de los fundamentos de la iniciativa es garantizar la seguridad de los vecinos de las calles y pasajes respectivos, estos son los principales interesados en el cierre, por lo que hay que hacer referencia a ellos en la propuesta en esos términos, y no como *“los respectivos afectados”*.

3.- El hecho de autorizar a las municipalidades para cerrar calles y pasajes no puede desvirtuar el carácter de bienes nacionales de los mismos, en virtud del cual, según lo dispone el artículo 589 del Código Civil, su uso pertenece a todos los habitantes de la nación, condición que debe asegurarse al regular la materia.

4.- Manifestó su concordancia en orden a solicitar informes técnicos a la Dirección de Obras Municipales y de Tránsito y Transporte Públicos, en todo caso precisa que la referencia se debe hacer a la unidad ya que puede asumir la condición de dirección, departamento, sección u oficina, de acuerdo a lo establecido en el artículo 15 de la Ley N° 18.695.

5.- Para efectos de no perjudicar el tránsito de la comuna por vías de alto flujo vehicular o que por otras razones no pueden ser cerradas, se debería prohibir expresamente el cierre de vías estructurantes, de servicios o por la que transita locomoción colectiva.

6.- Para efectos de asegurar que exista una regulación aplicable a toda la comuna con criterios claros, generales y objetivos para obtener la autorización respectiva, se debería exigir que todos estos temas sean regulados mediante una ordenanza local dictada por cada municipalidad.

El **Director Jurídico de la Asociación Chilena de Municipalidades**, señaló que este proyecto de ley es un avance en la línea de atribución de competencias a nivel local. En este proyecto es necesario tener presente la dificultad de realizar paradigmas a partir de casos particulares, por lo que la norma debe tener la suficiente flexibilidad para que todas las municipalidades puedan hacer uso de esta idea.

Se debe mantener el artículo 63 letra f), respecto de que es el alcalde quien administra y no delega en el concejo municipal una decisión de estas características.

Sin perjuicio de esto, expuso que es necesario precisar en algunos temas, como los siguientes:

- Acuerdo de los Vecinos: Respecto a este, señaló que son coincidentes con lo expuesto por la Ministra de Vivienda y Urbanismo, en el sentido que establecer $\frac{3}{4}$ de los vecinos como un número de solicitantes del cierre.

- Debe quedar claramente establecido que el costo y mantención del cierre debe ser de costo de los vecinos solicitantes.

- Los cierres y sus diseños deben ser aprobados por la Municipalidad, considerando que deben permitir el acceso de vehículos de emergencia como Bomberos y Ambulancias.

- La responsabilidad de mantener el cierre y su operación y buen uso corresponde a los mismos vecinos.

- Deben tener el carácter precario, considerando que cambios en el plan regulador no puedan generar más demora.

Se manifestó de acuerdo con el proyecto, señalando que varios temas pueden ser recogidos en las respectivas ordenanzas municipales.

Asimismo, insistió en que el alcalde, en cuanto jefe superior del servicio, tiene la facultad para autorizar estos cierres, manteniendo los principios de racionalidad en los permisos, respetando los derechos de los vecinos y manteniendo una visión global del desarrollo comunal, donde los intereses no siempre concurren.

Señaló que hoy las Juntas de Vecinos son de temas más locales, pero que en atención a la necesidad de juntar firmas para presentar la solicitud, la ley permite con el sólo hecho de la presentación de las firmas que se creen personas jurídicas, lo que sería bueno para permitir la administración del cierre dado que la gente busca una solución que facilite y funcione.

El alcalde responde de la administración del territorio, por lo que puede ser de una cierta complejidad que los concejales vean el tema de los cierres en un sector determinado sin considerar la visión del territorio en su conjunto.

Por su parte, el **Jefe de División de Seguridad Pública del Ministerio del Interior** señaló que es efectivo que el cierre de calles y pasajes puede contribuir a la seguridad pública, pero que también es cierto que se puede transformar en un problema cuando las medidas adoptadas no cumplen con requisitos o condiciones mínimas, en base a un estudio adecuado de la realidad local.

Sin embargo, destacó que las actuales tendencias internacionales, apuntan a permitir el acceso a un uso intenso y apropiado de los distintos espacios públicos por parte de los diferentes segmentos de la población, siendo un factor clave en el mejoramiento de la percepción de seguridad que presentan las personas en su espacio inmediato. Lo anterior contribuye a una interacción entre los vecinos que fortalece la cohesión social de la comunidad y por ende lleva a una apropiación de los espacios públicos, permitiendo el desplazamiento de la actividad delictual.

Sin perjuicio de otros argumentos que se puedan esgrimir desde las diversas perspectivas que el caso plantea, señaló que una medida como la propuesta permitiría dar solución y un marco procedimental a una situación de hecho que se viene generando en cuanto al cierre libre y sin control de calles y pasajes.

Además, el eventual aumento en el control de accesos y tránsito hacia el interior de calles y pasajes, puede ser adecuado para la prevención de algunos delitos vinculados principalmente a la propiedad, toda vez que dificulta el acceso a las viviendas y automóviles.

Asimismo, las restricciones al libre tránsito, debidamente evaluadas y determinadas con un adecuado estudio previo de la realidad particular del lugar en donde se desean instalar, permiten suponer un mayor control respecto de las personas que circulan en él, y por tanto, evitar así la ocurrencia de ciertos tipos de delitos, cuya comisión se tiende a asociar a la inexistencia de cierres.

Por otra parte, destacó que existen argumentos en contra de la adopción de este tipo de medidas, los que se pueden resumir en los siguientes puntos:

a) Afecta la posibilidad de desarrollo de la comunidad organizada. Los lugares enrejados son seguros en la medida que exista una comunidad organizada y dispuesta a sustentar la medida, por lo mismo, el cierre de calles y pasajes es un elemento que no garantiza procesos de participación ciudadana en torno a la seguridad, que sean sostenibles en el tiempo.

b) Genera problemas de libre tránsito. En efecto, el cierre de calles y pasajes reduce las posibilidades de acceso, vigilancia y libre tránsito, impidiendo acciones efectivas de los agentes formales de seguridad y servicios, tales como, acceso policial, de servicios de emergencia, y de servicios básicos: recolección de basura, iluminación, agua potable y gas.

c) Produce conflicto en cuanto al concepto de bien nacional de uso público y constitucionalidad de la medida.

Sin perjuicio del debate acerca de la constitucionalidad de la medida de cierre de una calle o pasaje, se deben adoptar medidas que cauteleen el libre tránsito de las personas y, por ende, que sus restricciones sean sólo con ocasión de velar adecuadamente por la seguridad pública.

En todo caso, consideró que una iniciativa legal que regule el cierre de calles y pasajes, debiera tener en cuenta los siguientes elementos:

a) Debe emanar como una facultad de los Municipios conforme a lo consagrado en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.

Conforme a lo establecido en el artículo 4°, letra j) de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, una norma legal que busque otorgar mayores facultades a los Municipios en materia de seguridad, hace necesario que ésta se concrete a través de la inclusión de la prerrogativa planteada en la propia Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, tanto por la naturaleza misma de la facultad, que busca complementar una potestad ya consagrada, como por el rango legal de ésta. El hacerlo en una ley distinta, de menor rango legal o de carácter general, puede desvirtuar el sentido y espíritu de la medida que se pretende adoptar.

La ley debiera definir las oportunidades en que operarán estas medidas de cierre, el procedimiento y plazos en su tramitación, forma en que nace la iniciativa, y eventuales revocaciones de las medidas como asimismo su prórroga.

b) Existencia de un proceso formal cuya gestión este radicada en el Municipio que considere a lo menos:

- Informe previo de seguridad de parte de las policías. Esto es un completo análisis sobre la seguridad del sector y las eventuales consecuencias de la medida de cierre.

- Informes técnicos de Bomberos, Servicio de Salud, Dirección de Tránsito y otras antecedentes de carácter municipal, que aseguren que la medida no generará efectos adversos, como retardos en la prestación de los servicios de emergencia, imposibilidad de acceso a las viviendas particulares, entre otros.

- Definir quórum mínimo de consentimiento de los habitantes del espacio a cerrar.

- Adopción de la decisión final por acuerdo del Concejo Municipal. Éste hecho permitirá una adecuada ponderación de la viabilidad del cierre y si éste responde o no a las necesidades reales en materia de seguridad pública.

c) Sólo podrían ser cerrados calles y pasajes que no constituyan una futura vía de conexión, con tal de evitar conflictos con futuros vecinos o que involucren una limitante para el crecimiento de la ciudad.

d) Número máximo de viviendas que podrán estar afectas a un mismo cierre. No establecer límites en esta materia, pone en riesgo la sustentabilidad de la medida, toda vez que un mayor número de vecinos dificulta un fácil acuerdo y hace inviable un control efectivo del cierre y apertura de rejas.

e) Para la instalación de cierres en pasajes, se debe considerar cierros transparentes, de preferencia rejas sin ningún tipo de cierro opaco incorporado, como planchas metálicas, madera, aglomerados, traslúcidas, etc., que permitan un 100% de visibilidad entre un espacio y otro. Además, éstas deben contar con un mecanismo de apertura y cierre, que facilite la movilidad de sus hojas.

f) Necesidad de consagrar en la norma medidas de reevaluación de las condiciones que llevaron a su cierre, ya sea para revocarla en caso de que ya no sea necesario, o bien, prorrogar su mantención.

Finalmente, expresó que se debería establecer una norma transitoria, que permita regular aquellos cierres de hecho que se han llevado a cabo, los cuales pudieron no cumplir con las normas establecidas en la ley a promulgar. Lo anterior debe significar la facultad del Municipio de exigir mayores medidas de cierre su modificación o incluso eliminación, en la medida que no se justifique su razón de ser por razones de Seguridad, o bien, por no cumplir las exigencias y condiciones previamente planteadas.

Antes de proceder al análisis particular de la iniciativa, la Comisión invitó a **arquitectos y urbanistas, expertos en diseño y estudios urbanos**, quienes señalaron que en este tipo de iniciativas es necesario tener presente que el concepto de calle, de pasaje y el de plaza se refieren a espacios públicos dentro del entramado de la ciudad. Si bien las dos primeras se pueden definir como vías de circulación, no es menos cierto que también se transforman en espacios de conectividad, donde fluye la vida de las ciudades, donde no sólo transitan los autos, sino que también juegan los niños, la gente puede encontrarse en las calles, desarrollar sus actividades, pero deben ser vistos también como espacios donde se encuentra con sus vecinos.

El cerrar calles o pasajes implica cerrar espacios públicos, entregándolos al cuidado de los propios vecinos, cuando en realidad esta tarea debe ser realizada por el Estado en forma general, porque de lo contrario debería

“privatizar” espacios que de por sí son públicos, concebidos con la idea de lugar dónde la gente se encuentra y puede desarrollar su vida común.

Si bien es cierto que no se puede abstraer de la discusión la idea de cierre, éste necesita plantearse en un concepto más amplio de intervención urbana, siendo para ello necesario que opinen quienes están facultados por la ley para ello, como los departamentos de obras y los asesores urbanos, porque la intervención de las calles en cuanto cierre tiende a producir la pérdida del espacio público.

Plantearon que la primera idea que surge con la “seguridad” es la de encerrarse, pero que es fundamental tener claro que ello no necesariamente es así, porque se deben considerar otras formas de intervención de la ciudad que signifiquen recuperación y ocupación de espacios públicos.

Consideraron que una medida de este tipo que implique una intervención tan radical como el cierre de calles y pasajes debe estar incorporada en los planes reguladores los que deberían contemplar un catastro de calles y pasajes susceptibles de ser cerrados. Estimaron que una ley como ésta necesariamente debe tener una herramienta de planificación urbana y poseer un diagnóstico, que permita determinar los sectores disfuncionales que requieran planes de integración para solucionar esa disfuncionalidad e incorporarlo a la ciudad.

Expresaron que es necesario legislar para fortalecer el empoderamiento de la comunidad a través de nuevas y más creativas instancias de participación ciudadana, e incorporar el estado del arte en el diseño urbano, es decir, aquellos temas de discusión unánimemente aceptados a nivel mundial sobre lo que es la forma de construir el espacio urbano.

Hicieron presente que, antes de establecer este tipo de medidas hay que considerar que existen estudios que demuestran que el campo visual -cuanto veo-, el control visual -cuanto me ven-, y la apropiación comunitaria, esto es el grupo de pertenencia, son las tres principales dimensiones detectadas en la sensación de seguridad en el espacio residencial.

Sin embargo, estas dimensiones se manifiestan de forma diferente, incluso contradictoria, según género y edad de las personas, así es como los jóvenes perciben y usan el espacio de forma distinta al resto de la población.

Asimismo, se debe tener presente que la morfología de los edificios así como la configuración de la malla son significativas en la seguridad residencial: los delitos parecen relacionarse con áreas no constituidas (sin puertas de acceso) y sin una comunidad habitante clara (por ejemplo los espacios de borde), por lo que alterar el sistema de espacios públicos de calles y pasajes, afecta los flujos de movimiento (intensidad y usuarios), lo que tiene efectos que van más allá del sector inmediato.

El flujo peatonal no sólo cumple el rol de vigilancia (policiamiento natural) sino que constituye e integra los barrios en la ciudad. Es importante diferenciar entre calles y pasajes ya que estos cumplen roles diferentes

Asimismo, plantearon que, antes de proceder a adoptar medidas de este tipo, se deberían considerar los siguientes temas:

- Evaluar correctamente el caso a caso, cuando exista la necesidad de incorporar una nueva serie de calles o pasajes.

- La ciudad debe dar espacios de equidad y no de segregación y separación, a menos que sea absolutamente imprescindible.

- Es necesario hacer una representación del eventual cierre de calles y pasajes, a fin de tener claro lo que implican estas medidas, ello permitirá establecer el máximo que se puede llegar a cerrar.

- Si se estima que el objetivo del cierre es mantener “afuera” a la delincuencia, se debería entonces considerar la opinión de los que se “encierran” y también la opinión del entorno inmediato.

- El cierre se debiera limitar a pasajes de una entrada, donde el circuito es muy claro, sin perjuicio que se considere la forma de interacción con los agentes públicos, especialmente vehículos de emergencia.

- Los análisis de impacto deben llevar un informe de prevención situacional.

- Fijar criterios transparentes y permanentes respecto del tipo de cierre y las condiciones de aprobación por el Alcalde, los que deben ser establecidos en cada ordenanza local con aprobación del Concejo Municipal.

- El cierre del pasaje debe ser la última alternativa, luego de que otros sistemas de seguridad no han funcionado.

Por último, señalaron que si se adopta la decisión de cerrar, se deberían considerar, a lo menos, los siguientes aspectos:

- Garantizar que la calle o pasaje sea, efectivamente, un bien nacional de uso público;

- Promover y garantizar la mejor convivencia y la mayor seguridad de los vecinos;

- Promover y garantizar el normal desarrollo de las actividades propiamente urbanas al interior de la calle o pasaje tales como habitar, circular, trabajar, esparcirse, etc.

b) Discusión en general.

Los Diputados integrantes de la Comisión concordaron en la necesidad de regular el cierre de calles y pasajes, así como también existió consenso respecto de que la modificación legal debía ser efectuada a la ley Orgánica Constitucional de Municipalidades ya que a ellas compete la administración de los bienes nacionales de uso público como lo son las calles y pasajes de la casi totalidad de los barrios de nuestro país, salvo los conjuntos habitacionales acogidos a la Ley de Copropiedad Inmobiliaria.

Durante la discusión el señor Sepúlveda, don Roberto, estimó que la iniciativa legal en tramitación, acogía el sentir de la población en cuanto a la falta de seguridad que sufren los residentes de diferentes barrios y comunas de ciudades y pueblos del país y que consideran que el cierre de calles y pasajes podría ser una solución práctica a este problema.

Asimismo, recordó que la Contraloría se ha pronunciado sobre el tema en diversas oportunidades. Es especial destacó que el Dictamen N° 11.421, de 2000, reconoció la facultad que las municipalidades para autorizar el cierre de un pasaje público por razones de seguridad ciudadana debidamente ponderadas y sin afectar gravemente los derechos constitucionales de los ciudadanos, pero posteriormente, mediante el Dictamen N° 23.325, de 2001, restringió esta facultad al señalar que “no se ajusta a derecho la ordenanza

municipal que establece que puede autorizarse el cierre de calles y pasajes que tienen acceso por dos vías públicas, esto es, de más de una entrada o salida”.

En definitiva, se declaró partidario de aprobar esta moción ya que ella solucionará en forma práctica el problema de la falta de seguridad de los ciudadanos. No obstante, consideró que es necesario establecer algunos requisitos para el otorgamiento de estos permisos, como el exigir una informe de la Dirección de Obras Municipales, que reglamente las condiciones del cierre a fin de uniformar los cierres, y que se cuente con la aprobación del concejo.

Por su parte, el señor Duarte, recordó que el Dictamen N° 11421, de 2000, surgió a raíz de un conflicto suscitado en la comuna de La Florida, por lo que estimó que este proyecto de ley podría poner fin a la incertidumbre que existe sobre el tema.

Asimismo, consideró que el conflicto suscitado hace algunos días en la comuna de San Bernardo, por el cierre de una calle, amerita que se exija que la autorización de cierre sea colegiada y no quede entregada al arbitrio de una sola persona, como sería el alcalde. Por consiguiente, estimó que se debe socializar esta medida y que un medio para ello lo constituye la participación del concejo municipal en su aprobación, habida consideración de que se está restringiendo el uso de bienes públicos. Apoyó la proposición de exigir, además, un informe de la Dirección de Obras Municipales.

Los señores García-Huidobro y Jarpa, acotaron que una medida como la propuesta debe contar con el apoyo y conocimiento de los vecinos, asimismo, consideró que se debe precisar el concepto de “cierre”

En otro orden de materia, el señor Correa, aludió al costo y financiamiento de la obra y propuso que dicha materia sea considerada en el proyecto o se establezca claramente cómo será financiada.

El señor Sepúlveda, don Roberto, precisó que existe la posibilidad de subvencionar los cierres de pasajes, ya que los municipios en uso de sus facultades y atribuciones deben contribuir a la seguridad de los vecinos y el cierre de calles está entre las medidas destinadas a otorgar seguridad a la población.

Por otra parte, agregó que mediante la dictación de una ordenanza municipal se puede regular el tema del financiamiento así como la participación de los vecinos, los porcentajes necesarios para entender que cuenta con la aprobación de ellos, -lograr el cien por ciento de acuerdo es prácticamente imposible-, además de considerar en ella las condiciones para acceder al pago total, y los tipos de cierres, por ejemplo.

El señor Montes, concordó en la necesidad de regular esta materia, así como con la proposición de que la autorización sea otorgada por el alcalde con acuerdo del Concejo.

Asimismo, se declaró partidario de fijar un plazo de duración de la medida ya que consideró inconveniente establecerla de manera indefinida, además, estimó que se debe precisar quién lo puede pedir y a quién se le autoriza, es decir, debe haber un responsable que puede ser la junta de vecinos o un comité de adelanto.

Consideró que es necesario buscar un nivel de exigencia respecto del acuerdo de los vecinos para el cierre, que podría ser del orden del 90%, por ejemplo, para las villas o lugares abiertos y del 80% para los condominios. Además, se debería precisar el tipo de calles que se pueden cerrar y el tipo de cierres.

Por último, expresó que es partidario que los informes emanados de las direcciones de obras y de tránsito no sean vinculantes para el concejo ni para el alcalde.

c) Votación en general.

En definitiva, la Comisión, compartiendo los objetivos y fundamentos proporcionados por lo autores de las mociones y los entregados durante la discusión general del proyecto de ley procedió a dar su **aprobación** a la idea de legislar **por la unanimidad** de los Diputados presentes señora Marisol Turres y señores Sergio Correa, Gonzalo Duarte, Patricio Hales, Carlos Abel Jarpa, Cristián Monckeberg, (Presidente); Carlos Montes y Roberto Sepúlveda.

d) Discusión y votación en particular.

Artículo único.

Modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades:

Nº 1.

Agrega, en el artículo 5º, letra c), los siguientes incisos:

Inciso segundo.

Dispone que en el ejercicio de esta atribución las municipalidades podrán autorizar, por un plazo no inferior a uno ni superior a cuatro años, el cierre o medidas de control de acceso de calles y pasajes, con el objeto de garantizar la seguridad de los vecinos. La autorización requerirá el acuerdo del respectivo Concejo Municipal previo informe técnico de la unidad municipal encargada de la función de tránsito y transporte público y siempre que no se entorpezca la libre circulación de vías estructurantes o de servicio, ya sean comunales, intercomunales u otras similares.

Se presentaron las siguientes indicaciones:

1.- Del señor Monckeberg, don Cristián, para, reemplazar en el numeral 1, el inciso segundo, por el siguiente:

“En el ejercicio de esta atribución las municipalidades podrán autorizar siempre que lo permita el plan regulador comunal, por un plazo no inferior a uno y no superior a cuatro años, el cierre o medidas de control de acceso de calles y pasajes con el objeto de garantizar la seguridad de los vecinos. La autorización requerirá el acuerdo del respectivo Concejo Municipal, previo informe técnico de la Dirección de Obras y de las unidades municipales encargadas de la asesoría urbana y de la función de tránsito y transporte público, siempre que no se entorpezca la libre circulación de vías estructurantes o de servicio, sean comunales, intercomunales u otras similares.

2.- Del señor Montes, para reemplazar la expresión “no superior a cuatro años”, por “no superior a dos años”.

3.- De los señores Montes y Hales, para reemplazar la expresión “calles y pasajes” por “acceso de pasajes y vías locales sin salida.”.

4.- Del señor Hales para agregar a continuación de la expresión “que lo permita el plan regulador comunal,”, la frase “y en las condiciones establecidas en él”.

5.- De la señora Turres y del señor Sepúlveda, para suprimir la frase “siempre que no se entorpezca la libre circulación de vías estructurantes o de servicio, sean comunales, intercomunales u otras similares”.

Se dijo que, en general, las indicaciones recogían las observaciones realizadas por los invitados.

Durante el debate particular de esta disposición, se analizó la posibilidad de entregar la regulación de los lugares en que se podría proceder al cierre de calles mediante la instalación de rejas al instrumento de planificación comunal, y se aludió a una eventual modificación de la Ley General de Urbanismo y Construcción, a fin de incorporar la obligación de contemplar en el plan regulador normas que permitan determinar los territorios y los criterios que se deberían aplicar para el cierre de calles y pasajes.

Asimismo, se expresó que una norma de este tipo debería tener entre otras, las siguientes condiciones, sólo para calles y pasajes sin salida, que es una de las condiciones a la aludieron todos los invitados, obligación de consultar a la dirección de obras municipales, y ésta, a su vez, deba consultar el plan regulador, con lo cual se permitiría que las autorizaciones fueran otorgadas en forma técnica.

Los Diputados Duarte y Sepúlveda, hicieron constar que si bien concurrieron a aprobar la idea de legislar sobre la materia, no son partidarios de establecer tantas restricciones para autorizar el cierre de vías, ya que con ello se hará muy difícil poder autorizar una solicitud y que, bajo ese prisma, se debería, derechamente, legislar en el sentido de prohibir los cierres de calles y pasajes.

El Diputado señor Hales replicó que el objetivo de la discusión particular era fijar las condiciones de cierre de calles y pasajes con exigencias comunes para todos.

Puestas en votación, todas las indicaciones **se aprobaron** por 5 votos a favor, 1 en contra y 2 abstenciones.

Inciso tercero.

Establece que el decreto que contenga la autorización deberá ser fundado, especificando claramente el lugar en que deberán instalarse los dispositivos de cierre o control, si comprende restricciones a vehículos, peatones o a ambos, los horarios en que podrá ser restringido el tránsito; asimismo, deberá señalar las consideraciones de seguridad ciudadana que motivan su dictación. La autorización podrá ser revocada, antes de la expiración del plazo para el que fue concedida, con acuerdo de los dos tercios del Concejo.

Puesto en votación se produce un empate, 4 votos a favor y 4 en contra.

Antes de proceder a la nueva votación, la Diputada señora Turres, formula indicación para suprimir la expresión “de los dos tercios del Concejo”.

Puesto en votación, el inciso con la indicación **fue aprobado** por 7 votos a favor y 1 abstención.

- El Diputado señor Monckeberg, don Cristián presentó indicación para, agregar en el inciso tercero, el siguiente párrafo final:

“El Concejo deberá disponer audiencias públicas para escuchar previamente al otorgamiento de las autorizaciones, la opinión de la unidad de Carabineros y del Cuerpo de Bomberos que corresponda al pasaje y/o la vía local sin salida respecto a la cual se pretenda autorizar los dispositivos de cierre o control.”.

Puesta en votación, la indicación **fue aprobada** por 5 votos a favor y 2 en contra.

Inciso cuarto, nuevo

El Diputado señor Monckeberg, don Cristián, formuló indicación para agregar el siguiente inciso cuarto:

“La facultad señalada en el inciso anterior no podrá ser ejercida en ciudades declaradas patrimonio de la humanidad o respecto de barrios, calles, pasajes o lugares que tengan el carácter de patrimonio arquitectónico o sirvan como acceso a ellos u otros calificados como monumentos nacionales.”.

El inciso propuesto, tiene como objetivo permitir el libre acceso a ciudades, barrios o lugares que se encuentren en las circunstancias allí señaladas como Valparaíso, evitando los cierres que afectarían la circulación y acceso a estos sectores de interés turístico o patrimonial, sobre todo considerando que la declaración de patrimonio arquitectónico le compete a la municipalidad.

Sin debate, la indicación **fue aprobada** por 6 votos a favor y 1 abstención.

Inciso quinto.

Señala que las Municipalidades, para otorgar la autorización establecida en el inciso anterior deberán dictar una ordenanza local que contendrá, a lo menos, el procedimiento para tramitar las solicitudes, medidas para garantizar la circulación de los residentes, ingreso de vehículos de emergencia y de servicios públicos; el porcentaje de beneficiarios que deben concurrir a la solicitud, el que no podrá ser inferior al 90%, los mecanismos de financiamiento de la construcción y mantenimiento de las obras, las personas u organización vecinal responsable, y contemplar la renovación de la autorización. De igual forma deberá establecer la imposibilidad de conceder la autorización cuando atente o impida el ejercicio de un giro o actividad gravada con patente municipal.

El Diputado señor Hales expresó que cuando la ley hace una alteración del ordenamiento territorial también está afectando a las actividades legítimas que se desarrollan en esa zona, que no pueden ser limitadas por razones ajenas al giro, como sería que limitaran, el acceso, por ejemplo, a un negocio. Reconoce que este hecho constituye una más de las dificultades de naturaleza urbana que presenta el proyecto de ley en discusión, ya que si bien responde a una visión de la realidad también se debe considerar que resulta tremendamente difícil impedir el cierre.

Por su parte el Diputado señor Monckeberg, don Cristián (Presidente) señaló que lo que hace este proyecto es regular una situación de hecho donde nadie exige nada y no existen requisitos homogéneos para todos los que solicitan el cierre. Comparte, lo dicho en cuanto a que este proyecto de ley limitará el otorgamiento de autorizaciones de cierre.

El Diputado señor Montes agregó que se debe reconocer esta posibilidad como un elemento de control que afectan al urbanismo para permitir

niveles de seguridad básica, aún cuando en un primer momento no haya sido partidario del cierre, viendo que el principal problema que se ha producido es que estos pasajes o calles cerrados tienden a transformarse en propiedad privada, dejando de ser visto como instrumento de control o de intervención territorial, es que considera necesario regularlo. Cree que la limitación establecida en el párrafo final de este inciso se ha transformado en una limitación casi absoluta ya que no habría pasaje que se pueda cerrar, porque en cada uno de ellos existe alguien que desarrolla una actividad comercial y que paga patente. Estimó que se debe tratar de hacer consistente el cierre del mismo con el desarrollo de una actividad, como podría ser el cierre nocturno o limitar el acceso de vehículos.

Los señores Correa, García-Huidobro, Hales, Leal, Monckberg, don Cristián, y Montes, presentaron indicación para sustituir el párrafo final del inciso en discusión por el siguiente:

“De igual forma deberá establecer las condiciones para conceder la señalada autorización de manera compatible con el desarrollo de la actividad económica del sector y que esta última se encuentre vigente o de aquellas actividades exentas a que se refiere el artículo 27 del Decreto Ley N° 3.063, de 1979, sobre Rentas Municipales.”.

Puesto en votación el inciso con la indicación **fue aprobado por la unanimidad** de los presentes.

N° 2.

Agrega, en el artículo 65, la siguiente letra q):

q) Otorgar la autorización a que se refieren los incisos 2°, 3°, 4° y quinto de la letra c) del artículo 5°.”

Sin debate, puesto en votación el literal **fue aprobado por unanimidad**.

Artículo transitorio:

Los permisos, autorizaciones o cualquier situación de hecho que conlleven actualmente el cierre o medidas de control de acceso de calles y pasajes, deberán adecuarse o regularizar su situación en el plazo de dos años contados desde la dictación de la ordenanza contemplada en el inciso cuarto de la letra c) del artículo 5°.”.

Se observó que esto implicará la apertura de muchas calles que actualmente están cerradas, por cuanto desde la vigencia de esta ley, se deben adecuar a esta normativa en el plazo que se señala, habida consideración que sólo se permite el cierre de calles y pasajes sin salida.

Sin mayor debate, el artículo **se aprobó por la unanimidad** de los presentes.

Por último, **por la unanimidad**, de los integrantes de la Comisión presentes, se acordó modificar el nombre del proyecto, titulándolo “Regula el cierre de pasajes por motivos de seguridad pública”.

Por las razones expuestas y por las que hará valer en su oportunidad el señor Diputado Informante, esta Comisión recomienda aprobar el proyecto, el que de conformidad a lo establecido en el número 8° del artículo 287 del Reglamento de la Corporación, tiene el siguiente texto:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Modifícase el Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2006, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades:

1.- Agréganse, en la letra c), del artículo 5°, los siguientes incisos;

"En el ejercicio de esta atribución las municipalidades podrán autorizar siempre que lo permita el plan regulador comunal, y en las condiciones establecidas en él, por un plazo no inferior a uno ni superior a dos años, el cierre o medidas de control de acceso de pasajes y vías locales sin salida, con el objeto de garantizar la seguridad de los vecinos. La autorización requerirá el acuerdo del respectivo Concejo Municipal previo informe técnico de la dirección de obras y de las unidades municipales encargadas de la asesoría urbana y de la función de tránsito y transporte público.

El decreto que contenga la autorización deberá ser fundado, especificando claramente el lugar en que deberán instalarse los dispositivos de cierre o control; si comprende restricciones a vehículos, peatones o a ambos; los horarios en que podrá ser restringido el tránsito; asimismo, deberá señalar las consideraciones de seguridad ciudadana que motivan su dictación. La autorización podrá ser revocada, antes de la expiración del plazo para el que fue concedida, con acuerdo del Concejo. El Concejo deberá disponer audiencias públicas para escuchar, previo al otorgamiento de la autorización, la opinión de la unidad de Carabineros y del Cuerpo de Bomberos que corresponda al pasaje y/o vía local sin salida respecto a la cual se pretenda autorizar los dispositivos de control

La facultad señalada en el inciso anterior no podrá ser ejercida en ciudades declaradas patrimonio de la humanidad o respecto de barrios, calles, pasajes o lugares que tengan el carácter de patrimonio arquitectónico o sirvan como acceso a ellos u otros calificados como monumentos nacionales.

Las Municipalidades, para otorgar la autorización establecida en el inciso anterior deberán dictar una ordenanza local que contendrá, a lo menos, lo siguiente: Procedimiento de las solicitudes, medidas para garantizar la circulación de los residentes, de las personas autorizadas por ellos mismos, de los vehículos de emergencia y de servicios públicos; el porcentaje de beneficiarios que deben concurrir a la solicitud, el que no podrá ser inferior al 90% de los vecinos residentes u ocupantes de los inmuebles, cuyas puertas de ingreso o salida queden ubicadas al interior de la calle o pasaje que se pretende cerrar o controlar su acceso, los mecanismos de financiamiento de la construcción y mantenimiento de las obras necesarias; las personas u organización vecinal responsable de la correcta utilización de la autorización; la prohibición de instalar carteles o señales que indiquen que se trata de una propiedad privada o particular y contemplar la renovación de la autorización si persisten las razones contenidas en el decreto fundado que motivo su concesión y así lo acuerda el Concejo. De igual forma deberá establecer las condiciones para conceder la señalada autorización de manera compatible con el desarrollo de la actividad económica del sector y que esta última se encuentre vigente o de aquellas actividades exentas a que se refiere el artículo 27 del Decreto Ley N° 3.063, de 1979, sobre Rentas Municipales.”:

2.- Agrégase en el artículo 65, la siguiente letra q):

"q) Otorgar la autorización a que se refieren los incisos 2°, 3°, 4° y 5° de la letra c) del artículo 5°."

Artículo transitorio.- Los permisos, autorizaciones o cualquier situación de hecho que conlleven actualmente el cierre o medidas de control de acceso de calles y pasajes, deberán adecuarse o regularizar su situación en el plazo de dos años contados desde la dictación de la ordenanza contemplada en el inciso quinto de la letra c) del artículo 5°."

Se designó Diputado Informante al señor Cristián Monckeberg Bruner.

Sala de la Comisión, a 4 de marzo de 2009.

Acordado en sesiones de fechas 1, 8 y 29 de octubre; 12 de noviembre; 3, 10, 17 de diciembre de 2008; 7 y 14 de enero y 4 de marzo de 2009, con la asistencia de los Diputados Monckeberg, don Cristián (Presidente), Burgos, don Jorge; Correa, don Sergio; Duarte, don Gonzalo; Encina, don Francisco; García-Huidobro, don Alejandro; Hales, don Patricio; Jarpa, don Carlos Abel; Leal, don Antonio, Montes, don Carlos; Sepúlveda, don Roberto y señora Turres, doña Marisol.

MARÍA TERESA CALDERÓN ROJAS
Abogada Secretaria de la Comisión