

# El derecho de caminos en Chile: Un panorama histórico (1842-1969)

Fernando Muñoz León\*

Este trabajo examina la historia de la legalidad de los caminos en Chile durante su existencia independiente como país soberano, centrándose especialmente en el período que comprende de 1842 a 1969. En este arco temporal, distintos actores articularon un conjunto de ideas rectoras sobre los deberes del Estado y las atribuciones legales de la autoridad administrativa en materia de planificación, construcción y gestión de infraestructura vial que permitiera la conectividad entre centros poblados y entre regiones, de acuerdo a las ideas y recursos disponibles en su momento histórico. Esta revisión histórica del “derecho vial” chileno se realiza a la luz de las reflexiones e interrogantes de la historia intelectual y la historia institucional contemporáneas. En este sentido, se sostiene que la evolución de las normas e instituciones que organizaron la infraestructura vial durante el período en estudio puede dividirse en tres regímenes históricos, en función de sus hitos legislativos fundamentales, ideas rectoras, escenarios institucionales y estrategias de acción estatal: de 1842 a 1887, un período de un “estado vial mínimo” altamente descentralizado y con caminos precarios caracterizados por la incertidumbre material y jurídica; de 1887 a 1920, la aparición de un “estado vial proto-desarrollista”, decidido a reforzar su control sobre la infraestructura caminera nacional; y de 1920 a 1969, un período de “estado vial tecno-desarrollista”, que creó una red nacional de carreteras pavimentadas para la nueva tecnología de los vehículos motorizados.

**Palabras clave:** historia del derecho administrativo; derecho e infraestructura; derecho vial.

## Introducción: El derecho vial y su historicidad

El presente trabajo pretende contribuir a la historia del derecho público chileno a través

This work examines the history of the legality of roads in Chile during its independent existence as a sovereign country, focusing specially on the period from 1842 to 1969. Within this temporal arch, different actors articulated a set of guiding ideas about the duties of the state and the legal powers of the administrative authority in terms of planning, construction and management of road infrastructure that would allow connectivity between population centers and across regions, according to the ideas and resources available at their historical time. This historical overview of Chilean “road law” is done in the light of insights and questions of contemporary intellectual history and institutional history. In this regard, it is argued that the evolution of the norms and institutions that organized road infrastructure during the period under study can be divided into three historical regimes, based on their fundamental legislative milestones, guiding ideas, institutional settings, and strategies of state action: from 1842 to 1887, a period of a decentralized “minimal road state” with precarious roads characterized by both material and juridical uncertainty; from 1887 to 1920, the emergence of a “proto-developmental road state” intent on strengthening its grip on the nationwide road infrastructure; and from 1920 to 1969, a period of a “techno-developmental road state” that created a nationwide paved road network for the new technology of motorized vehicles.

**Keywords:** history of administrative law; law and infrastructure; road law.

de un estudio panorámico de la legalidad de la infraestructura vial, o derecho vial, en esta nación sudamericana durante un arco histórico que va desde 1842 hasta 1969. En la primera fecha, una Ley de Caminos, Canales, Puentes y Calzadas creó el primer esquema normativo vial de la historia republicana chilena. En la segunda fecha, el tramo chileno de la Carretera Panamericana, la emblemática ruta que cruza esta delgada franja de tierra a lo largo de 3363 kilómetros desde Arica, en el árido norte, hasta Quellón, en el lluvioso y frío sur de Chiloé, terminada el año anterior tras más de dos décadas de trabajo, recibió el icónico número “5” mediante el Decreto Supremo N° 556 del Ministerio de Obras Públicas. Entre estas dos fechas, distintos actores articularon un conjunto de ideas rectoras sobre los debe-

\* Investigador, Instituto de Historia, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad San Sebastián, Campus Tres Pascualas, Concepción, Chile. Doctor en Derecho, Universidad de Yale; Doctor en Historia, Universidad de Chile. Correo postal: Lientur 1457, Concepción, Biobío, Chile. Correo electrónico: fernando.munoz@uss.cl. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-2795-4325>. Este artículo, escrito en el marco del Proyecto Fondecyt N° 1211873, corresponde a la versión en castellano de un trabajo previamente publicado en inglés en el *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, vol. 8, N° 12 (2024).

Artículo recibido el 28 de noviembre de 2024 y aceptado el 06 de diciembre de 2024.

res del estado y las atribuciones legales de la autoridad administrativa en materia de planificación, construcción y gestión de infraestructura vial que permitiera la conectividad entre centros poblados y entre regiones, de acuerdo a las ideas y recursos disponibles en cada momento histórico.

En otras palabras, este trabajo consiste en un recorrido diacrónico por las instituciones y normas que rigieron la infraestructura vial chilena en el período mencionado, con el fin de contextualizar su utilización en la construcción de un espacio cultural y económico de alcance nacional a través de la promoción de conexiones viales entre distintos asentamientos poblacionales y diferentes ámbitos regionales y subregionales. Se trata de un estudio novedoso en cuanto a su objeto de estudio, el derecho público chileno de la infraestructura caminera o derecho vial, que será estudiado en perspectiva histórica.

Este trabajo se sitúa disciplinariamente en el campo de la historia del derecho público. La disciplina de la historia es una herramienta valiosa, si no indispensable, para facilitar la comprensión del derecho público contemporáneo y hacer inteligibles sus instituciones administrativas específicas. Como observó el influyente y versátil jurista alemán Lorenz von Stein, "de todos los campos del derecho, el derecho administrativo es el que más cambia", por lo que solo "la historia del derecho, elevada a ciencia, proporciona la comprensión del cambio, a veces altamente interesante, de los fenómenos que impregnan toda la vida del desarrollo legal de la administración"<sup>1</sup>. Por supuesto, este argumento es generalizable a todo el fenómeno legal, como sugería el jurista norteamericano Oliver Wendell Holmes, cuando afirmaba, respecto a la "vida del derecho", que ella no ha sido "lógica", sino "experiencia"<sup>2</sup>. En este sentido, este artículo pretende ahondar en la "biografía" de un área específica del derecho público chileno, la legalidad e institucionalidad de la infraestructura vial.

En lo que resta de esta introducción presentaré, desde una perspectiva teórica, el problema de la historicidad del derecho vial como una manifestación específica de la historicidad del derecho público y de la historicidad del derecho en general. En la siguiente sección, explicitaré la metodología de este trabajo, que recurre a la historia intelectual e institucional

como referentes para el estudio histórico del derecho público. Luego, en la sección de resultados y discusión, detallaré los tres regímenes históricos del derecho vial en Chile entre 1842 y 1969, especificando sus hitos normativos y escenarios institucionales, sus ideas rectoras y sus estrategias de acción estatal. Una sección final cierra el trabajo planteando que el actual régimen del derecho vial en Chile refleja un rechazo a la tradición desarrollista iniciada a fines del siglo XIX y desplegada durante el siglo XX y se alinea con el estado subsidiario creado por la Constitución de 1980.

A primera vista, los caminos que transportan viajeros y mercancías parecen tener poco que decir sobre la historia del derecho público. Esta primera impresión se ve facilitada por el hecho de que los caminos, rutas y senderos son una de esas "estructuras de la vida cotidiana", como las llamó el historiador francés Fernand Braudel, que, consideradas en lo que él llamó la "corta duración", se vuelven invisibles por encontrarse "bajo el signo de la rutina", lo que confundimos con un signo de inmutabilidad y falta de historicidad<sup>3</sup>. De hecho, los caminos son uno de esos elementos del paisaje humano que, a primera vista, parecen sin vida y estáticos, es decir, carentes de historia, salvo en esos momentos puntuales en que una ruta se crea, se estropea, se repara o, por las razones que sean, se destruye. Si creyéramos esto, los caminos no serían importantes, ni tendrían mucho que decir sobre el derecho público y su historia.

Sin embargo, aquello que denominamos como infraestructura vial, la red de caminos que cruzan un determinado territorio, no solo tiene una historia, que, siguiendo a Braudel, es más comprensible a largo plazo, sino también una profunda conexión con el derecho público como instrumento de acción de una comunidad política determinada en un espacio territorial determinado. En efecto, en el estado de derecho moderno, dada la necesidad de conciliar los intereses públicos y los derechos privados en un marco de seguridad jurídica, los caminos están directamente definidos por la legalidad y su gestión o visión de conjunto suele ser responsabilidad de una determinada institucionalidad. En el caso de Chile, ya en 1855 el Código Civil, en su artículo 589, los incluyó dentro de la categoría de "bienes nacionales de uso público" o "bienes públicos", cuyo "uso pertenece a todos los habitantes de la nación". Su regulación jurídica

<sup>1</sup> STEIN 1870, 11.

<sup>2</sup> HOLMES 1881, 1.

<sup>3</sup> BRAUDEL 1984, 6.

ca y estructura institucional están actualmente contenidas en un complejo conjunto de leyes orgánicas y decretos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Estas normas básicas del derecho vial chileno incluyen un extenso marco regulatorio, cuyas bases fueron sentadas por las reformas legales de los años ochenta y noventa, que a partir de mediados de los noventa permitieron la posibilidad de concesionar a personas jurídicas privadas la construcción, conservación y administración de la infraestructura vial<sup>4</sup>, lo que se tradujo en importantes inversiones privadas, la liberación de recursos fiscales para la construcción de tramos viales menos rentables y la renovación de la infraestructura a los más altos estándares técnicos. En la actualidad, el estatuto jurídico de los caminos está definido por el Título III, "De los Caminos Públicos", del Decreto con Fuerza de Ley N° 850/1997 del Ministerio de Obras Públicas, que refundió la normativa orgánica del ministerio con la normativa existente sobre construcción, conservación y financiamiento vial; la concesión de la construcción y gestión de infraestructura vial está regulada por la Ley de Concesiones de Obras Públicas, Decreto N° 900/1996 del Ministerio de Obras Públicas; y el uso de las vías, tanto por peatones como por automovilistas, está regulado por la Ley de Tránsito, Decreto con Fuerza de Ley N° 1/2007 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Sin embargo, más allá del interés de algunos estudiosos de la regulación económica en la modalidad contemporánea de las concesiones viales<sup>5</sup>, la vialidad en Chile parece ser un tema relativamente olvidado tanto por historiadores como por estudiosos del derecho. La historiadora Carolina Sanhueza, autora de algunos de los pocos estudios históricos recientes sobre la historia de los caminos interurbanos chilenos, ha señalado que si bien "las vías de comunicación tienen directa vinculación con el territorio en que se desenvuelve nuestra sociedad", "[p]ocos son los que se han aventurado al estudio de estos temas en nuestro país"<sup>6</sup>. Por su parte, desde el derecho administrativo, el jurista Alejandro Vergara, autor de algunos de los pocos textos jurídicos existentes sobre el estatuto legal de las vías públicas chilenas<sup>7</sup>, afirma que este tema es "es un tema que casi no ha recibido atención en la

doctrina nacional"<sup>8</sup>. De hecho, la única monografía disponible sobre la legalidad vigente de los caminos públicos en Chile fue publicada por un asesor jurídico de la Dirección Nacional de Vialidad basándose, según su propio testimonio, en una tesis de pregrado de otro investigador en derecho administrativo<sup>9</sup>.

La conciencia de las formas en que la administración estatal, actuando a través del derecho público, participa activamente en la conformación del espacio nacional está presente en los orígenes de la teorización moderna del derecho administrativo, como lo demuestra el tratado del mencionado Lorenz von Stein. "El cuerpo del estado", afirmaba allí von Stein "es el territorio", mientras que el alma del estado "es su pueblo"<sup>10</sup>. En la confluencia de un país y su pueblo, argumentaba este influente intelectual alemán, el Estado encuentra su individualidad; "la comprensión de esta influencia mutua constituye el principio y la base de toda comprensión del desarrollo y la forma del Estado"<sup>11</sup>. En la concepción del Estado de von Stein, la administración interna o doméstica del Estado es la "suma total de aquellas actividades del estado que proporcionan al individuo las condiciones para su desarrollo que no puede lograr por su propia fuerza y esfuerzo"<sup>12</sup>. El mantenimiento de la infraestructura vial se inserta directamente en este conjunto de tareas, ya que "el camino, en el sentido más amplio de la palabra, es la primera condición previa material e incondicional para todo transporte y, por tanto, para toda productividad, de hecho para la vida colectiva en su conjunto"<sup>13</sup>.

De hecho, von Stein caracterizó la vialidad como un asunto definido directamente por la legalidad; en sus palabras, "en sí, no existe el camino como tal; el concepto de camino pertenece por completo al derecho administrativo"<sup>14</sup>. En su definición, el camino es "el medio de transporte local entre determinados lugares, a cuyo uso tiene derecho legalmente todo individuo para los fines de su tráfico"; y la red de caminos, o sistema vial, es "el conjunto de todas las reglas, instituciones y ordenanzas mediante los cuales se permite a los caminos cumplir su finalidad por medio

<sup>4</sup> IBARRA-CORONADO 2011.

<sup>5</sup> ENGEL *et al.* 2001.

<sup>6</sup> SANHUEZA 2018, 20.

<sup>7</sup> VERGARA 1997, VERGARA 2019a.

<sup>8</sup> VERGARA 2019b.

<sup>9</sup> TORRES 2015, 10.

<sup>10</sup> STEIN 1870, 5.

<sup>11</sup> STEIN 1870, 5.

<sup>12</sup> STEIN 1870, 43.

<sup>13</sup> STEIN 1870, 178.

<sup>14</sup> STEIN 1870, 178.

de la legislación y la administración”<sup>15</sup>. La importancia estratégica de este tipo de infraestructura le permite, a sus ojos, convertirse en una clave heurística para comprender las transformaciones históricas tanto de la legalidad administrativa como del Estado que la utiliza; tal como él lo expresa, “el principio actual del derecho de vías terrestres es el resultado de una historia de siglos que tiene una íntima coherencia con el desarrollo del estado y de la economía social”<sup>16</sup>.

### I. Metodología: La historia intelectual y la historia institucional como recursos para el estudio histórico del derecho público

Desde un punto de vista metodológico, este artículo examina la historia del derecho vial chileno a la luz de las preguntas y reflexiones de la historia intelectual y de la historia institucional, definición teórica y metodológica que busca establecer un diálogo entre la historia del derecho y estas corrientes historiográficas para beneficiarse de sus propuestas teóricas, conceptuales y metodológicas.

La historia intelectual contemporánea surge como una crítica al idealismo metodológico que, en su momento, condujo a la disciplina tratar las “ideas” como entidades eternas que actúan en la historia de manera autónoma. Esta corriente abarca una amplia variedad de enfoques. Algunos destacan el papel crucial del contexto de producción en la configuración de los discursos y “vocabularios políticos” que se emplean en la esfera pública para interpretar la acción política e institucional<sup>17</sup>. Otros se centran en desentrañar la relación entre la aparición de ciertos conceptos históricos fundamentales y los cambiantes “espacios de experiencia” y “horizontes de expectativa” que dan contenido a estos conceptos a medida que se acumulan en diferentes “estratos temporales”<sup>18</sup>. Por último, hay quienes buscan destacar la agencia de aquellas redes intelectuales intergeneracionales, cuyas interacciones altamente ritualizadas –que escenifican relaciones de discipulazgo, rivalidad o cooperación– contribuyen a la configuración de campos intelectuales específicos, moldeados por su propia temporalidad histórica<sup>19</sup>.

La historia institucional, por su parte es una perspectiva que ha surgido en la ciencia política angloamericana, en un contexto de dominio de las metodologías cuantitativas en la disciplina, como un intento de reservar espacio al estudio cualitativo del desarrollo histórico de las instituciones políticas. Una de las orientaciones existentes corresponde al enfoque del “desarrollo político”, teorizado por Karen Orren y Stephen Skowronek en *The Search for American Political Development*, texto que aboga por el estudio del desarrollo histórico de los lugares institucionales de autoridad y sus desplazamientos en el tiempo<sup>20</sup>. El enfoque del “desarrollo político” se ejemplifica en estudios como *Building a New American State: The Expansion of National Administrative Capacities, 1877-1920*<sup>21</sup>, un estudio sobre la aparición del estado administrativo, o *The Politics Presidents Make*, una influyente indagación sobre el papel del liderazgo presidencial en la creación, transformación o preservación de regímenes políticos en la historia norteamericana. Este último ofrece una visión panorámica del desarrollo histórico de la presidencia estadounidense, postulando la coexistencia de un “tiempo secular” de las instituciones, una temporalidad de carácter lineal o progresivo que les permite su propia “densificación” en forma de acumulación de recursos y aprendizaje, y un “tiempo político” del liderazgo presidencial, de carácter cíclico, en el que algunos presidentes ejercen un papel fundacional en la creación carismática de regímenes político-constitucionales, otros se limitan a gestionar el régimen que han heredado ya sea como partidarios u opositores del mismo, y otros tienen que lidiar con regímenes en desarticulación y descomposición sin poder fundar un nuevo régimen que los sustituya<sup>22</sup>.

Un estudio de la historia del derecho vial iluminado tanto por la historia intelectual como por la historia institucional debería plantearse cuestiones tales como el modo en que el significado social, político y jurídico del concepto de “camino” cambia a lo largo del tiempo histórico, y cómo se relacionan entre sí los distintos regímenes históricos que organizan y rigen la construcción y el mantenimiento de los caminos, ya sea basándose en lo aprendido anteriormente o rechazando los principios y lógicas del régimen anterior, con el fin de describir el “tiempo secular” y el “tiempo político” de los regímenes históricos

<sup>15</sup> STEIN 1870, 178.

<sup>16</sup> STEIN 1870, 179.

<sup>17</sup> POCOCK 1971; SKINNER 1969.

<sup>18</sup> KOSSELLECK 1993.

<sup>19</sup> COLLINS 2002.

<sup>20</sup> ORREN Y SKOWRONEK 2004.

<sup>21</sup> SKOWRONEK 1982.

<sup>22</sup> SKOWRONEK 1993, 30.

del derecho vial. En términos más generales, debería centrarse en la historicidad de las normas e instituciones que rigen los caminos y de las ideas que las inspiran o interpretan.

## II. Resultados y discusión: tres regímenes históricos del derecho vial en Chile, 1842-1969

En esta sección se hará una descripción concisa de los tres regímenes históricos de la legalidad vial que existieron en Chile entre 1842 y 1969, con una breve explicación de lo que vino antes. Lo que vino después, así como lo que ocurrió en otros países de la región en esa época, se tratará brevemente en las observaciones finales.

1. La legalidad del estado vial mínimo, 1842-1887: una gestión vial descentralizada y precaria

La historia de la planificación y gestión vial a lo largo del territorio que hoy ocupa el Estado chileno se inicia en el período prehispánico, cuando el dominio inca extendió el Qapac Ñan o Camino del Rey Poderoso, red de caminos hoy conocida como Camino del Inca, hasta la región geográfica conocida como Valle Central, caracterizada por su clima templado y fértiles valles surcados por ríos. Allí, el Camino del Inca atravesaba un pequeño centro administrativo y ceremonial inca a orillas del río Mapocho, que pasó a llamarse Santiago tras la llegada en 1541 del explorador y conquistador español Pedro de Valdivia; este antiguo trazado vial prehispánico sobrevive en la actualidad y corresponde a las calles céntricas de Independencia y Bandera<sup>23</sup>. Asimismo, en otros casos, las acequias, rutas y caminos prehispánicos influyeron en la ocupación colonial y en el trazado vial del territorio, y fueron utilizados, renovados y complementados por las autoridades españolas en función de los escasos recursos disponibles en esta colonia lejana y pobre.

Desde el inicio del período republicano, tras la Declaración de Independencia en 1818, las autoridades nacionales se preocuparon por dotar a la naciente nación de medios legales para gestionar sus necesidades viales. La primera norma sobre caminos dictada durante el período republicano fue el decreto sobre ancho de las calles y caminos dictado por el Director Supremo Bernardo O'Higgins el 24 de noviembre de 1820. Este decreto revela

la problemática de los caminos en Chile a comienzos del siglo XIX, y también nos introduce en las clasificaciones y distinciones que existían en la época entre los distintos tipos de caminos. En su justificación, el decreto señalaba que buscaba regular "las sendas comunes que hayan (sic) que abrirse para el tránsito y comunicación de los habitantes de la República" con el propósito de "evitar la arbitrariedad con que algunos propietarios de fundos rústicos y urbanos estrechan los caminos formando edificios, paredes o cercas pasando la línea que corresponde a dichas calles, con perjuicio de otros propietarios y de la comodidad pública". Sin embargo, tal vez siguiendo la lógica del período colonial, caracterizado por la debilidad del aparato administrativo del Estado, este decreto reconocía sus límites y declaraba el respeto a los derechos adquiridos de los propietarios, afirmando que "a virtud de esta ley no podrán alterarse las antiguas sendas con perjuicio de la posesión en que hallen los propietarios". En cuanto a las categorías de caminos, este decreto distinguía tres tipos de caminos y regulaba sus anchuras respectivas: "calles de las ciudades y villas", que debían tener doce varas de ancho; "caminos vecinales entre fondos rústicos", que debían tener dieciséis varas de anchura; y "caminos generales y comunes que se dirigen a los pueblos, villas y lugares de la República", que debían tener veinte varas de ancho. Este reglamento, sin embargo, contaba con débiles medios institucionales para gestionar estas categorías; solo preveía la intervención de un oficial de la policía municipal con jurisdicción de primera instancia en los casos en que se fuera a abrir un nuevo camino que pudiera afectar a un vecino.

El asunto de los caminos hizo tan solo una modesta aparición en los debates sobre la organización constitucional del nuevo país independiente. En el proyecto de constitución redactado por Juan Egaña en 1811 y publicado por una Junta de Gobierno en 1813, se creaba un Consejo de Economía Pública para "vigilar y dirigir" una amplia gama de asuntos relacionados con la "economía, policía y progreso industrial, rural y comercial de la república", entre ellos los caminos<sup>24</sup>. Las constituciones de 1818 y 1822, ambas dictadas por el Director Supremo Bernardo O'Higgins y por lo tanto derogadas cuando cayó su gobierno poco después de la promulgación de esta última, reconocían la existencia de "cabildos", una estructura de gobierno local establecida en la América española por la legislación colo-

<sup>23</sup> STEHBERG et al. 2016; STEHBERG Y SOTOMAYOR 2012.

<sup>24</sup> EGAÑA 1813, 45.

nial, y aunque el primero de estos dos códigos constitucionales les encomendaba a los cabildos promover el "beneficio público", ninguno de ellos enumeraba el mantenimiento de los caminos entre sus responsabilidades. Por otra parte, la utópica Constitución de 1823, también redactada por Juan Egaña, restablecía el organismo previsto en su anterior proyecto constitucional, pero esta vez con el nombre de Dirección de la Economía Nacional, institución a la que también se encomendaba la "inspección y dirección" de, entre otras cosas como el comercio y la industria, los caminos. Este texto constitucional, sin embargo, fue inmediatamente descartado por impracticable debido a sus ambiciosos objetivos y a sus exigentes regulaciones de la vida social.

La Constitución de 1828 atribuyó a las "municipalidades", denominación para los gobiernos locales que en aquella década comenzó a reemplazar rápidamente al apelativo de "cabildo", la "construcción y reparación" de "caminos, calzadas, puentes" y todas las demás "obras públicas" de carácter local. No está de más señalar, dado el rol que le cupo al intelectual español José Joaquín de Mora en la redacción del texto constitucional de 1828, que se trata de las mismas palabras que la Constitución de Cádiz de 1812 empleó en su artículo 321, numeral séptimo, para establecer las responsabilidades de los "ayuntamientos". A su vez, la Constitución de 1833, redactada por el jurista Mariano Egaña, empleó esas mismas palabras para atribuir a las municipalidades responsabilidades sobre la gestión caminera. De este modo, la letra constitucional sentaba las bases para un "estado vial mínimo" de carácter descentralizado, basado esencialmente en la actividad de los gobiernos locales para satisfacer las necesidades viales. La Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades de 1854 confirmó esta atribución a los gobiernos locales de la responsabilidad sobre las vías terrestres. En ella se establecía que aquellos debían "cuidar de la reparación y mejora de los caminos interiores" del territorio municipal, bien con fondos propios o con los proporcionados por la administración central.

Esta atribución al nivel local de las competencias viales no impedía que la autoridad nacional, representada por el Presidente de la República, interviniera en un asunto de tanta importancia práctica como eran los caminos que atravesaban el país permitiendo la circulación de personas y bienes. A veces esta preocupación estaba vinculada al control de los co-

merciantes y mercancías que circulaban por las rutas terrestres; otras veces se manifestaba en la necesidad de disponer de los medios legales para llevar a cabo iniciativas en esta materia. Así, en enero de 1835, el presidente José Joaquín Prieto firmó un decreto sobre caminos entre Coquimbo y Argentina que establecía "los caminos por donde únicamente debe hacerse el tráfico terrestre" entre la provincia de Coquimbo y "los pueblos situados al otro lado de los Andes", y estipulaba que las mercancías, ganado u otros "objetos de tráfico" que se encontraran fuera de las rutas establecidas serían confiscados al ingresar a Chile desde Argentina. En una ley de septiembre del mismo año, el Presidente Prieto fue autorizado por el Congreso por seis años para contratar la construcción de caminos, puentes y canales a "empresarios" a quienes se les otorgó la facultad de cobrar peajes, autorización que fue renovada por el Congreso en 1841 a petición del Presidente Manuel Bulnes. La concesión de contratos públicos a particulares fue así una de las primeras estrategias de acción estatal en la construcción de nuevos caminos en el repertorio del "estado vial mínimo".

De hecho, fue el gobierno del Presidente Manuel Bulnes el que envió un proyecto de ley sobre caminos, canales, puentes y calzadas al Congreso Nacional para su discusión en 1842. El mensaje presidencial que acompañaba al proyecto declaraba "la necesidad e importancia de buenos caminos" en la joven república, al tiempo que reconocía "la insuficiencia de los medios que posee el Gobierno para construirlos y conservarlos" y denunciaba "los abusos que se cometen en el campo por los propietarios de terrenos"<sup>25</sup>. El proyecto fue rápidamente tramitado; se celebraron nueve sesiones del Senado para discutirlo entre el 13 de julio y el 7 de octubre de 1842, y otras seis en la Cámara de Diputados, entre el 10 de octubre y el 6 de diciembre del mismo año, con el mismo fin. Durante estos debates legislativos, el texto enviado por el Presidente fue aprobado casi sin modificaciones. Paralelamente, en el Congreso se discutían temas importantes, como la reglamentación oficial de pesas y medidas o la creación de una nueva "universidad nacional" que sustituyera a la de la época colonial, como lo demuestra la convocatoria del Presidente a sesiones extraordinarias del Congreso para completar la discusión de estos y otros proyectos de ley<sup>26</sup>. Al mismo tiempo, los parlamentarios debieron

<sup>25</sup> Cámara de Senadores 1908a, 40.

<sup>26</sup> Ministerio del Interior 1842.

atender numerosas peticiones de particulares, entre ellas múltiples solicitudes de ciudadanía o nacionalidad de residentes extranjeros, que se sumaban a la agenda legislativa.

Así, en 1842 se promulgó la Ley de Caminos, Canales, Puentes y Calzadas, en adelante Ley de Caminos. Con ella, para emplear la terminología de James Scott<sup>27</sup>, el Estado chileno inició un proceso gradual de imposición de estrategias de “legibilidad” sobre el territorio chileno que le permitieran adquirir la mayor capilaridad epistémica y administrativa posible sobre el territorio dentro de las limitaciones inherentes a su condición histórica y a las posibilidades presupuestarias, tecnológicas e institucionales de la época. Este cuerpo legislativo contenía tres capítulos compuestos por treinta y ocho artículos, más siete artículos “adicionales” que establecían medidas de diversa índole para facilitar la correcta entrada en vigor de la ley. Su primer capítulo establecía una junta de caminos en cada provincia que, paralelamente a la función de los municipios, debía “velar sobre el estado de los caminos”. La junta de caminos de cada provincia debía estar compuesta por dos autoridades locales y un “agrimensor residente en la misma provincia”, para el que no se preveía salario alguno. La previsible escasez nacional de agrimensores llevó al presidente a ordenar por decreto en agosto de 1843 que en cuatro de las diez provincias, las más alejadas de los centros urbanos, administrativos y productivos, las juntas de caminos funcionarían solo con sus oficiales administrativos<sup>28</sup>. Asimismo, el capítulo primero de la Ley de Caminos creaba también un Cuerpo de Ingenieros, encabezado por un ingeniero jefe y seis miembros de la misma profesión, que aportarían los conocimientos técnicos necesarios para mejorar la red vial. Sin embargo, la falta de profesionales en la materia hasta finales de la década de 1880 hizo que este cuerpo tuviera poca capacidad de actuación; la creación de este Cuerpo fue “poco más que una declaración de intenciones”<sup>29</sup>.

El capítulo segundo de la Ley de Caminos preveía el cobro de peajes en caminos, puentes y ríos navegables para financiar la construcción, apertura y mantenimiento de rutas terrestres. Sin embargo, como ha mostrado Carolina Sanhueza<sup>30</sup>, estas fuentes de ingresos de origen colonial, que implicaban un

cobro para quienes pasaran por determinados puntos, tenían un carácter excepcional en el derecho español y en la organización colonial del territorio, por lo que carecían de la magnitud y continuidad que hubieran permitido una expansión sostenible de la red vial.

Finalmente, el capítulo tercero de la Ley de Caminos establecía dos categorías de caminos según su uso: “caminos públicos”, constituidos por “los que sirven de comunicación de una ciudad, villa o lugar con otra ciudad, villa o lugar”, y “caminos vecinales”, correspondientes a “aquellos que comunican los fundos particulares con los caminos públicos”. Mientras que estos últimos podían ser modificados con el consentimiento de los interesados y con la autorización de la junta de caminos respectiva, sin que se indicaran más características que debían tener estos caminos rurales, los caminos públicos quedaban regulados en muchas de sus características. Así, la ley regulaba, entre otras cosas, la forma en que debían construirse, cavando una zanja a cada lado y depositando la tierra “en el medio del camino, para que tome éste una forma convexa”; la forma en que debían evacuarse las aguas de las zanjas y de la lluvia mediante puentes, calzadas empedradas o canales, para no interrumpir o destruir los caminos; y numerosas normas que regulaban lo que podían y no podían hacer los vecinos y, en general, los propietarios de terrenos colindantes a los caminos. La Ley de Caminos concluía atribuyendo al gobernador de cada departamento territorial la jurisdicción para dirimir los litigios sobre “apertura, dirección o cualquiera otro punto relativo a caminos” entre particulares o entre éstos y la autoridad pública, pudiendo los litigantes recurrir sus decisiones ante la junta de caminos de la provincia.

Es interesante preguntarse si los primeros autores chilenos de derecho público fueron o no conscientes de la importancia de la dimensión espacial de la estatalidad y, en particular, de la forma en que el derecho vial expresa una cierta manera de apropiarse colectivamente del espacio. Cabe señalar que los precursores liberales del constitucionalismo decimonónico tenían poco que decir a este respecto. En su filosóficamente ambiciosa *Elementos de derecho público constitucional teórico, positivo y político*, José Victorino Lastarria situaba la cuestión de los caminos dentro del “poder municipal”, afirmando escuetamente que cada comunidad local de vecinos “tiene caminos, acueductos, diques y otras obras públicas que están bajo su dirección” y a cuya gestión y

<sup>27</sup> SCOTT 1998.

<sup>28</sup> Cámara de Senadores 1908b, 428.

<sup>29</sup> PARADA 2011, xv.

<sup>30</sup> SANHUEZA 2018, 96-97.

gastos contribuye, "viendo ligado su propio beneficio a estas cuestiones"<sup>31</sup>. Manuel Carrasco Albano, en sus *Comentarios sobre la Constitución Política de 1833*, mencionaba sucintamente las atribuciones de los municipios en materia de caminos como una de las facultades de estos organismos en relación con "asuntos de interés común"<sup>32</sup>. En su obra *La Constitución ante el Congreso*, el profesor y parlamentario Jorge Huneeus, al repasar las competencias constitucionales de los municipios, no se extendió en el tema de los caminos, limitándose a afirmar que los municipios carecían de los recursos necesarios para llevar a cabo ésta y otras de sus funciones constitucionales<sup>33</sup>.

Aunque todos estos autores enseñaron y escribieron cuando ya existía la Ley de Caminos de 1842 y su embrionario marco institucional, la trascendencia de estos avances se perdió para ellos desde las alturas del texto constitucional. Por ello, no es de extrañar que quienes se dieran a la tarea de teorizar y analizar el papel del derecho público en relación con la infraestructura vial fueran los primeros estudiosos chilenos del derecho administrativo. Santiago Prado, profesor de Economía Política en el Instituto Nacional, en sus *Principios elementales de Derecho Administrativo Chileno*<sup>34</sup>, texto que revela una importante influencia de la doctrina española, situó este tema dentro de los deberes de la administración respecto de las cosas, en este caso los caminos en cuanto bienes nacionales de uso público, señalando la importancia económica y política de los caminos públicos e identificando los deberes y atribuciones al respecto del gobierno, las juntas de caminos y el Cuerpo de Ingenieros. En palabras de Prado, los caminos son tanto "un medio de circulación y un elemento de riqueza y prosperidad" e "instrumentos necesarios de la acción social". Su reflexión sobre la conectividad vial merece ser transcrita por el profundo significado que les atribuye en el siguiente párrafo:

Sin comunicaciones breves, fáciles y económicas, el comercio que alimenta a la agricultura y fábricas, cambiando los frutos por los artefactos y conduciendo unos y otros desde los focos de producción a los centros de consumo, languidece y muere. Los ciudadanos mal pueden ejercer sus derechos ni demandar

justicia, ni implorar la protección de las autoridades distantes en favor de sus personas y haciendas. El Gobierno aislado en medio de la nación, ni ve, ni oye, ni es obedecido; su acción que debería sentirse en los extremos del territorio, o no traspasa una corta distancia, o llega a los puntos lejanos sin fuerzas para conservar ilesas las prerrogativas del poder y para exigir a los administrados el cumplimiento de las leyes.

El espíritu público tampoco existe, porque falta el contacto de las ideas y sentimientos, tan necesario para formar la opinión, y en medio de tan espantosa anarquía moral, los intereses particulares y locales concluyen por triunfar en nombre de un egoísmo individual o colectivo y por destruir la unidad del Estado<sup>35</sup>.

2. Los fundamentos jurídicos del estado vial proto-desarrollista, 1887-1920: El surgimiento de una administración vial centralizada

Hacia fines del siglo XIX, la tendencia general en los países occidentales era fortalecer el aparato administrativo estatal para que pudiera cumplir nuevas tareas relacionadas con la era industrial, que comenzaba a impactar directa o indirectamente en las economías integradas a los mercados internacionales, como en el caso de Chile, vendedor de materias primas y comprador de bienes de consumo y tecnologías producidas en los países industrializados del crecientemente hegemónico Norte Global. En el caso chileno, el primer gobernante que desarrolló una visión de futuro en torno a estas necesidades fue el Presidente José Manuel Balmaceda.

José Miguel Balmaceda fue un diputado liberal que llegó a la máxima magistratura ejecutiva en 1886 con una agenda reformista y, podría decirse, proto-desarrollista. Firme creyente en el desarrollo industrial, Balmaceda pareció anticipar algunas de las preocupaciones de los gobernantes latinoamericanos de los años 40, 50 y 60 del siglo XX, quienes, inspirados en las teorías y diagnósticos elaborados por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL), entendían al Estado como el motor del desarrollo económico e industrial nacional. Sin embargo, el gobierno de Balmaceda y la plena realización de su visión de la industrialización nacional a través de la expansión de los servicios estatales y las capacidades de gestión administrativa, se vieron interrumpidos

<sup>31</sup> LASTARRIA 1846, 173.

<sup>32</sup> CARRASCO 1858, 208.

<sup>33</sup> HUNEEUS 1891, 281-284.

<sup>34</sup> PRADO 1859, 251-255.

<sup>35</sup> PRADO 1859, 251-252.

en 1891 por una guerra civil que lo enfrentó al Congreso Nacional, partidario de mantener un arreglo institucional parlamentario en el que el presidente estaba subordinado a las prioridades establecidas por ese órgano<sup>36</sup>. Derrotado en la guerra civil de 1891, Balmaceda se suicidó en la embajada argentina el último día de su mandato presidencial.

Mucho antes, el 21 de junio de 1887, el Presidente José Manuel Balmaceda promulgó una ley que reorganizaba los cargos existentes en el gabinete y creaba el Ministerio de Industria y Obras Públicas, encomendándole "la apertura, conservación y reparación de los caminos, puentes, calzadas y vías fluviales". Balmaceda nombró a dos abogados, Pedro Montt y Luis Antonio Vergara, como ministro y subsecretario de esta cartera. Al año siguiente, una nueva ley creó una Dirección de Obras Públicas, con secciones de Ferrocarriles y Telégrafos; Puentes, Caminos y Construcciones Hidráulicas; Arquitectura; y Minería, Geografía y Geodesia. Sin embargo, como ha mostrado Santiago Montt<sup>37</sup>, en el momento de la creación de estas nuevas instituciones administrativas, fueron los ferrocarriles, y no los caminos, el principal objetivo regulador del nuevo Ministerio y de sus administradores subordinados, por ser la más exigente técnica y financieramente de las nuevas industrias o infraestructuras que debía supervisar.

Como puede observarse, el hito legislativo que marca este periodo no proviene del derecho vial mismo, sino de la organización institucional de la Administración del Estado. La creación de un ministerio con una subsecretaría y un órgano administrativo subordinado encargado de ejecutar las decisiones políticas sobre infraestructura pública que provienen del Presidente y su equipo, en diálogo con las necesidades locales y con la mediación y orientación de funcionarios técnicamente capacitados, representó un importante esfuerzo del estado por incrementar su control activo sobre las vías de transporte terrestre del país. En este sentido, lo que presenciamos en este segundo régimen histórico, desde una perspectiva histórico-institucional, es la adopción de un modelo o paradigma proto-desarrollista, en el que el Estado busca crear las instituciones que le permitan llevar a cabo, a mediano y largo plazo, una política industrial de la magnitud que comenzaba a imaginarse en esta nueva era moderna.

La transformación burocrática del Estado, que comenzó a ocuparse de asuntos de gran complejidad técnica y, por lo tanto, altamente exigentes en cuanto a los conocimientos necesarios para llevar a cabo las tareas administrativas, también requirió una mayor atención por parte del Estado a los espacios institucionales con los que contaba para preparar a los profesionales adecuados. En este sentido, ya en 1853, el plan de estudios del Instituto Nacional, institución educativa de élite que en esa época impartía los cursos superiores conducentes a títulos universitarios<sup>38</sup>, estipulaba que la formación de ingenieros civiles, una de las cinco especialidades de ingeniería creadas en ese plan de estudios, debía incluir un curso sobre caminos y puentes en el cuarto año. Sin embargo, este curso no pudo funcionar hasta 1861 por falta de profesor<sup>39</sup>. Asimismo, aunque la especialidad de Ingeniería Civil existía desde el plan de estudios de 1853, el primer Ingeniero Civil egresado de la Universidad de Chile lo hizo recién en 1869<sup>40</sup>.

Para subsanar las deficiencias en la formación profesional de los ingenieros y adecuar la oferta de la universidad estatal a las nuevas necesidades del propio aparato estatal, el propio Presidente José Manuel Balmaceda y su ministro de Justicia e Instrucción Pública, Julio Bañados, profesor de Derecho Constitucional en la misma universidad y quien también había desarrollado propuestas para reformar la enseñanza del Derecho<sup>41</sup>, dictaron en 1889 un decreto que establecía un nuevo plan de estudios para la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas<sup>42</sup>. Este cuerpo reglamentario establecía nuevas líneas de formación profesional, incluyendo, entre otras cinco especialidades, la de Ingeniería de Caminos, Puentes e Hidráulica; su especialización curricular incluía asignaturas como Cimientos, Puentes y Túneles, y Caminos Ordinarios e Hidráulica Práctica. El número de graduados en ingeniería creció de manera sostenida con el cambio de siglo, como resultado de la acción convergente de los cambios administrativos y educativos llevados a cabo por Balmaceda. De esta forma, las transformaciones tanto institucionales como intelectuales prepararon la infraestructura epistémica y burocrática del Estado que, con el advenimiento del vehículo motorizado y la carretera pavimentada, en-

<sup>36</sup> COLLIER Y SATER 2004, 154.

<sup>37</sup> MONTT 2004, 67-68.

<sup>38</sup> BAEZA 2010.

<sup>39</sup> SAGREDO 2011, 294.

<sup>40</sup> PARADA 2011, xvii.

<sup>41</sup> BAÑADOS 1889.

<sup>42</sup> Ministerio de Justicia e Instrucción Pública 1889.

frentó el desafío de poner a la nación “sobre ruedas” en las primeras décadas del siglo XX.

El pensamiento jurídico también se fue adaptando a la realidad del nuevo estado proto-desarrollista, ansioso por alcanzar metas ambiciosas en todos los ámbitos de la vida moderna. José Domingo Amunátegui, catedrático de la Universidad de Chile, expuso las competencias de las distintas autoridades municipales y provinciales que en la época se encargaban de la conservación de los caminos y revisó las clasificaciones de los mismos contenidas en la legislación de 1842<sup>43</sup>. Valentín Letelier, también profesor de la Universidad de Chile, describió en sus *Apuntaciones de Derecho Administrativo* el uso político y el desarrollo técnico de los caminos a lo largo de la historia universal y nacional<sup>44</sup>, tema al que volvió en su ambiciosa revisión de la historia institucional mundial, *Génesis del Estado*<sup>45</sup>. Letelier abogó en sus escritos por la creación de “un plan general de viabilidad (sic) que ponga en comunicación las diferentes partes del territorio”, observando que “en gran parte, el valor de la propiedad depende de la mayor o menor distancia a que se encuentra un camino”<sup>46</sup>.

3. La “gran transformación” del estado vial tecno-desarrollista, 1920-1969: La administración vial centralizada “sobre ruedas”

Si el último cuarto del siglo XIX fue la era del ferrocarril y de su asombrosa expansión territorial, en el primer tercio del siglo XX la nueva gran transformación tecnológica del transporte fue la aparición masiva del vehículo motorizado. Esta nueva tecnología, cada vez más al alcance de los usuarios de los caminos, le planteó a la institucionalidad vial una enorme exigencia de actualización de sus competencias técnicas y profesionales, pero también de sus capacidades tecnológicas y financieras en la construcción de infraestructuras de alta resistencia. El “estado vial” se convirtió en un “estado pavimentador”, deseoso de extender su trazado asfaltado a todos los lugares antes ocupados por caminos rurales de tierra o grava. Esto implicaba nuevas capacidades de actuación, que requerían grandes presupuestos de los que no siempre se disponía, quedando el estado constantemente limitado en su capacidad de construir nuevas carreteras o reparar

las existentes por las restricciones presupuestarias propias de un país latinoamericano.

Describiendo el ritmo temporal propio de la legalidad en la nueva era industrial, Carl Schmitt acuñó en 1950 el concepto de “legislador motorizado” para referirse metafóricamente a la multiplicación siempre acelerada y acumulativa de leyes, decretos y meras medidas administrativas que, ya en su época, superponían las fuentes del derecho público<sup>47</sup>. Llama la atención que la metáfora de este ritmo creciente de producción legislativa fuera la del legislador “motorizado”, una idea que, aunque no necesariamente está asociada a priori con la tecnología de los vehículos motorizados, es sin duda la que viene a la mente, precisamente porque un vehículo motorizado transmite a un peatón una idea de velocidad irrefrenable.

Las primeras décadas del siglo XX fueron, en efecto, un período dinámico y de constantes cambios jurídicos, en el que las nuevas ideas y las nuevas técnicas en todos los ámbitos de la vida social exigían un papel más activo y dinámico de la legalidad, y las infraestructuras viales no fueron una excepción en este sentido. En el ámbito del derecho vial chileno, lo que tomando prestada la terminología de Karl Polanyi, podríamos denominar la “gran transformación”<sup>48</sup>, v.gr., la incorporación de las necesidades de los conductores de vehículos motorizados en el diseño y la estructura material de la red vial, se inició en 1920 con la Ley N° 3.611, Ley de Policía y Rentas de Caminos, acontecimiento que marcó el inicio de una sostenida y constante expansión de las normas e instituciones viales. El Presidente Pedro Montt, quien según vimos se había desempeñado como el primer Ministro de Industria y Obras Públicas, envió este proyecto de ley al Congreso en 1910. Este órgano tardó exactamente una década en discutirlo, tiempo durante el cual se aceleró la llegada de los vehículos de combustión interna al país, lo que aumentó la necesidad de contar con un instrumento normativo completamente nuevo para la gestión de los caminos. A partir de este momento, la gestión vial requeriría del estado capacidades de actuación jurídica, presupuestaria, material y tecnológica sin precedentes.

La Ley de Caminos de 1920, primer marco legislativo vial de carácter general desde 1842, mantuvo algunas de las lógicas de aquella legislación, como la importancia del ámbito local, si bien ya no provincial sino

<sup>43</sup> AMUNÁTEGUI 1907, 403-407.

<sup>44</sup> LETELIER 1907, 182-195.

<sup>45</sup> LETELIER 1917, 705-716.

<sup>46</sup> LETELIER 1907, 191.

<sup>47</sup> SCHMITT 1950, 18-21.

<sup>48</sup> POLANYI 1997.

municipal, en el diseño de los caminos. Sin embargo, supuso un cambio de época en dos aspectos cruciales. En primer lugar, fue la primera normativa vial general chilena que mencionó la pavimentación como un elemento técnico de la construcción vial, marcando el amanecer legal de una nueva era tecnológica en la historia de la infraestructura caminera en Chile. En segundo lugar, y relacionado con el primer aspecto, fue también la primera norma en la historia republicana chilena en considerar recursos permanentes para el financiamiento de la infraestructura vial, incluyendo un impuesto territorial a la propiedad entre otros mecanismos de financiamiento, en un esquema presupuestario que incluía la existencia de partidas presupuestarias destinadas preferentemente a la pavimentación. De esta manera, había nacido un nuevo deber para la administración del estado, dotar a sus ciudadanos motorizados de carreteras asfaltadas que permitieran el tránsito rápido y seguro de vehículos motorizados en ambos sentidos, que requería nuevas capacidades burocráticas y financieras de actuación, así como también potestades sin precedentes de afectación y coordinación de los intereses particulares.

La Ley de Caminos de 1920 introdujo distinciones entre los caminos que se fueron perfeccionando con el tiempo. Por ejemplo, con el fin de concentrar explícitamente el creciente poder de policía y los recursos financieros que preveía, la ley reiteró lo que el Código Civil de 1855 ya había establecido en su artículo 592; a saber, que los caminos y puentes construidos por particulares dentro de su propiedad privada eran de hecho caminos privados y, por tanto, no propiedad del estado, incluso si sus propietarios permitían su uso público. De este modo, el Código evitaba que estos propietarios desviarán recursos a la mejora de su propiedad rural privada, algo que el empobrecido estado de mediados del siglo XIX no se podía permitir. Sin embargo, la distinción que la Ley de 1920 hacía entre caminos de primera y segunda clase no duró mucho. En 1930 entró en vigor la Ley N° 4.851, Ley General de Caminos, que clasificaba los caminos públicos en internacionales, nacionales y regionales; los caminos nacionales, que unían las capitales de cada provincia con las principales vías navegables, y recibían financiación centralizada, mientras que las fuentes de financiación de los caminos regionales eran de carácter territorial. El artículo 22 del estatuto vial de 1930 también fue un paso más allá que la Ley de Caminos de 1920 al declarar de "utilidad pública", autorizando por ende su expropiación para

la construcción de caminos, no solo los terrenos municipales sino también los privados. Su reglamento complementario, el Decreto N° 2.190 de 1930, incorporó el recientemente promulgado Reglamento de Tránsito en los Caminos Públicos de 1928, el que buscaba disciplinar el entorno y las prácticas de los nuevos automovilistas mediante normas como la prohibición de estacionar vehículos en la calzada o la obligación de los propietarios de establecimientos comerciales de disponer de plazas de aparcamiento para sus clientes de forma que no obstaculizaran el tráfico cuando se detuvieran a utilizar sus servicios.

En este período, en cuanto a las reflexiones jurídicas sobre la vialidad y su rol dentro del derecho, cabe indicar que las ideas de Valentín Letelier y sus propias observaciones sobre la práctica administrativa inspiraron las enseñanzas sobre los servicios viales de Antonio Iribarren, profesor universitario y político del Partido Radical que ejerció como Vicepresidente de la República en 1946. En su manual de Historia del Derecho repasó, siguiendo de cerca a Letelier, los principales hitos históricos en esta materia<sup>49</sup>, mientras que en sus clases de Derecho Administrativo dio cuenta de la creciente tecnificación de la legalidad en la era del "estado tecno-desarrollista" a través de sus conferencias sobre el contrato de obra pública y la concesión de obra pública<sup>50</sup>.

Volviendo al aspecto institucional, la burocracia también se perfeccionó con la legislación de 1930, que reforzó las competencias de la ya existente Dirección General de Caminos. Esta línea de desarrollo institucional fue reforzada posteriormente por diversas normas tendientes a reorganizar la burocracia, ampliando y precisando sus facultades y atribuciones, en el marco de un Estado crecientemente activista o intervencionista<sup>51</sup>, en línea con lo ocurrido en las democracias occidentales del período de entreguerras y posguerra, empeñadas en utilizar el poder estatal para prevenir crisis de todo tipo y facilitar la interacción social. El Decreto con Fuerza de Ley N° 150 de 1953 y la Ley N° 15.840 de 1964 perfeccionaron aún más la estructura burocrática del Ministerio de Obras Públicas, mejorando gradualmente los instrumentos de regulación y gestión de las carreteras.

También se mejoraron los instrumentos presupuestarios para el desarrollo de la red

<sup>49</sup> IRIBARREN 1938, 156-160.

<sup>50</sup> IRIBARREN 1936, 85-94; 100-103.

<sup>51</sup> ACKERMAN 1984.

viaria. En 1955, la Ley N° 11.828, sobre Empresas Productoras de Cobre de la Gran Minería, dispuso la existencia de un impuesto sobre la industria cuprífera para financiar la carretera de Santiago, la capital, a Arica, la ciudad más septentrional del país, y una carretera longitudinal meridional no especificada. Estas obras formaban parte de la construcción del tramo chileno de la Carretera Panamericana, una visionaria red de autopistas cuya realización se acordó en la V Conferencia Internacional Americana de 1923. En 1965, la Ley N° 16.255 modificó la anterior, estableciendo que una vez terminadas las obras de la llamada "Carretera Longitudinal", es decir, una carretera que discurriera de norte a sur, los mencionados fondos se destinarían a la construcción de varias carreteras transversales, es decir, que discurrieran de este a oeste.

He escogido el año 1969 para poner fin simbólicamente al período desarrollista porque en ese año la principal ruta terrestre que actualmente cruza el territorio de Chile continental y parte de su zona insular, desde Arica por el norte hasta Quellón en la isla de Chiloé por el sur, recibió la icónica denominación con que es conocida hoy, tan familiar para generaciones de chilenos que desde entonces han recorrido parte de su extenso trazado. Esto se debió al Decreto N° 556 de 1969, sobre Numeración de Caminos, firmado por el Presidente Eduardo Frei Montalva, quien en la década de 1940 se había desempeñado como Ministro de Obras Públicas y, en esa calidad, participó del inicio de la construcción de la carretera de Santiago a La Serena, el primer tramo pavimentado de la Carretera Panamericana chilena. El decreto de 1969 establecía que todos los caminos públicos del país debían tener un número, y distinguía entre caminos nacionales y regionales, reconociendo entre los primeros los caminos internacionales y los caminos longitudinales o norte-sur, así como los que unían las capitales de provincia con el camino longitudinal de Arica a Quellón o los que unían esas ciudades con aeropuertos o puertos donde la Línea Aérea Nacional o la Compañía Marítima Nacional, ambas empresas estatales, tuvieran estaciones de parada. El artículo 2.1.1. del decreto de 1969 reservó para los caminos longitudinales los números entre el 1 al 9; como únicamente existía una ruta terrestre de tales condiciones diseñada y en construcción, la Panamericana, le asignó el número 5, cifra situada exactamente a la mitad que, en teoría, permitiría nombrar otras cuatro carreteras longitudinales a su este y otras cuatro a su oeste. Así nació el concepto de la

"Ruta 5", tan conocido por los automovilistas y camioneros chilenos y por los pasajeros que viajan de sur a norte o de norte a sur por esta estratégica e importante vía terrestre.

## Conclusión

Para concluir, conviene responder a las preguntas que la historia intelectual e institucional plantean sobre la trayectoria histórica de la legalidad vial chilena entre 1842 y 1969. ¿Cómo cambió el concepto de camino durante este período? ¿Y cómo se relacionaron los distintos regímenes históricos que existieron durante este período?

Al respecto, es posible concluir que el concepto de camino, en el período del "estado vial mínimo", estuvo asociado a la precariedad de sus condiciones materiales y la escasa mantención de su estado, lo que hacía que muchos caminos y senderos no estuvieran aptos para el tránsito de personas o vehículos durante una parte importante del año. Además de esta precariedad material, el camino también se caracterizaba conceptualmente por la falta de seguridad jurídica, existiendo la posibilidad constante de que los vecinos, en particular los que poseían grandes propiedades rurales, destruyeran los caminos públicos incorporándolos a sus tierras o los alteraran de otra manera en su propio beneficio, a costa del interés público. En este régimen histórico, la legalidad era débil y difícil de aplicar sobre el terreno. En cuanto a sus estructuras epistémicas de apoyo, había pocas personas capacitadas profesionalmente para emitir juicios sobre la mejor forma de gestionar el territorio. Financieramente, las cosas no eran diferentes; no había presupuestos nacionales para atender las necesidades locales, que debían satisfacerse con sumas marginales de recaudación irregular que financiaban escasas obras de mantenimiento y reparación.

En una segunda etapa, de "estado vial proto-desarrollista", asistimos a un esfuerzo de la autoridad por crear una estructura e instituciones centralizadas para diseñar y gestionar la construcción de obras de infraestructura pública. Este período coincide no solamente con una creciente capacidad presupuestaria por parte del estado sino también con la renovada prioridad política que se le asigna a la modernización de la infraestructura nacional expresada en la creación de una autoridad ejecutiva a cargo del sector, el Ministerio de Industria y Obras Públicas, y un aparato administrativo específicamente dedicado a la planificación y

ejecución de proyectos, la Dirección de Obras Públicas. En aquella época, el estado ya había adquirido los conocimientos y la experiencia necesarios para realizar grandes obras públicas, utilizando nuevas tecnologías cada vez más resistentes. De este modo, el concepto de camino se fue modificando paulatinamente, "allanando el camino", al nuevo concepto que cobrará protagonismo en el tercer régimen histórico, la "carretera" o "autopista", correlato local de la *Autobahn* alemana y la *highway* norteamericana.

En efecto, en la fase histórica del "estado vial tecno-desarrollista", un estado "sobre ruedas" que coincidió con el surgimiento del "legislador motorizado" schmittiano, adquiere protagonismo, como una variedad o especificación de lo vial que paulatinamente adquiere estatus paradigmático, el concepto de "carretera", entendido en el sentido en que lo comprendemos hoy: una ruta pavimentada, integrada en una red interconectada de tales trazados viales, creada por una eficiente autoridad administrativa encargada de su mantenimiento y seguridad, orientada a satisfacer las necesidades del transporte motorizado, reduciendo las distancias entre núcleos urbanos y otros centros económicos y asentamientos poblacionales, y facilitando así un tipo de integración nacional que es perceptible para los ciudadanos a diario.

Cabe señalar en este punto que el desarrollo histórico del derecho vial chileno entre los siglos XIX y XX y su relación con los procesos de densificación institucional administrativa y de perfeccionamiento tecnológico se asemeja ampliamente al de otros países del Cono Sur americano durante el mismo período. En general, la escasez material y la debilidad institucional del siglo XIX dieron paso en las primeras décadas del siglo XX a un esfuerzo acelerado por parte de agentes estatales, vanguardias ingenieriles y el público automovilista, muchas veces con el apoyo de gobiernos populistas o autoritarios en busca de legitimidad popular, por crear redes viales pavimentadas que integraran mercados y poblaciones en los diversos rincones del territorio mediante el transporte motorizado. Este fue el caso de Argentina, donde la creación de una Dirección Nacional de Vialidad en 1932 mediante una Ley de Vialidad permitió una creciente tecnificación de la planificación y gestión estatal de las carreteras<sup>52</sup>. En Perú, en cambio, el mismo esfuerzo de integración del

territorio nacional con fines de modernización condujo a una legislación que, ante las restricciones presupuestarias, estableció la obligatoriedad de que los habitantes de los territorios contribuyeran al mantenimiento de las carreteras con su trabajo personal o con un pago en efectivo, haciendo recaer en la práctica esta obligación solo sobre campesinos y trabajadores rurales, muchas veces de ascendencia indígena y por lo tanto expuestos a las presiones de una acelerada asimilación cultural<sup>53</sup>. En términos generales, en las primeras décadas del siglo XX, el desarrollo tecnológico de Estados Unidos, tanto por su industria automotriz en constante evolución como por su creciente capacidad en materia de diseño y técnicas de construcción de carreteras, hizo de este país un modelo para los proyectos latinoamericanos de integración nacional a través de redes viales y un centro de promoción de iniciativas viales de alcance inter-americano<sup>54</sup>. La celebración de numerosos Congresos Panamericanos de Vialidad y Transporte a partir de la década de 1920 difundió aún más las ideas rectoras, las tecnologías constructivas y las estrategias de acción estatal norteamericanas en materia vial, y contribuyó a consolidar el proyecto de construcción de una Carretera Panamericana, cuya convención internacional se firmó en 1936, comprometiendo a sus firmantes, entre ellos Chile, a financiar la construcción y mantenimiento de las partes de la carretera que atravesaran sus territorios; algo que, como vimos en la Introducción, recién se logró en el caso de este país en 1968.

En síntesis, los tres regímenes históricos de la legislación vial chilena que existieron entre 1842 y 1969 mostraron algunos cambios en el repertorio de estrategias de acción estatal como resultado del creciente fortalecimiento de las capacidades administrativas, presupuestarias y técnicas del estado. Sin embargo, se observa una relación de continuidad y aprendizaje entre ellas, tanto sobre la base de lo que se quiso y no se pudo lograr en cada una de estas etapas, como sobre lo que efectivamente se logró y construyó en los períodos anteriores, facilitada por una cierta continuidad, particularmente entre los últimos dos períodos, en las ideas rectoras básicas de lo que el estado debía hacer en materia vial.

Solo los cambios en el derecho vial chileno que tuvieron lugar entre principios de los años 80 y mediados de los 90 del siglo XX

<sup>52</sup> BALLENT 2008.

<sup>53</sup> MEZA 2009.

<sup>54</sup> BOOTH 2013, xxv-xxvi.

llevaron a un rechazo sustantivo del consenso de los períodos inmediatamente anteriores. La historia de la legalidad caminera chilena no experimentó desarrollos significativos durante los convulsos años de la Unidad Popular (1970-1973) ni tampoco en los primeros años tras el golpe de 1973. Recién en la década de 1980 se llevaron a cabo algunas reformas legales significativas en materia de infraestructura pública, enmarcadas en el profundo cambio de paradigma en la economía política chilena propugnada por el régimen militar (1973-1990). En la terminología del propio gobierno, la Constitución de 1980, inspirada en la doctrina social de la Iglesia, creó un "estado subsidiario" en que la autoridad pública se limita a llevar a cabo aquellas iniciativas requeridas por el bien común que los individuos no pueden realizar por sí mismos. Desde entonces, constitucionalistas de distinto signo ideológico y enfoque interpretativo han debatido si este texto fundamental establece realmente límites infranqueables a la intervención estatal en la propiedad y el mercado, o si es susceptible de una interpretación expansiva de las potestades estatales por parte del legislador, la administración y la judicatura<sup>55</sup>.

En 1981, una modificación legislativa autorizó a que las obras públicas, que según la normativa hasta entonces vigente solo podían ser ejecutadas directamente por el estado y con sus propios recursos, fueran sometidas a licitación pública nacional o internacional. Dos años después, un decreto con fuerza de ley estableció un estatuto regulador para la concesión de obras públicas<sup>56</sup>. Estos cambios legales, sin embargo, no fructificaron sino hasta mediados de la década de 1990, en un nuevo contexto político y económico global y nacional, marcado por la continuidad fundamental de las políticas públicas del régimen militar por parte de los gobiernos de centroizquierda de la Concertación de Partidos por la Democracia (1990-2010). Es verdaderamente en este momento que surgió un nuevo régimen histórico del "estado vial subsidiario", basado en una estrategia de acción estatal, la concesión de obras públicas a privados, propia del período del "estado vial mínimo", que, a pesar de su apariencia "anacrónica" desde el punto de vista de una comprensión lineal y progresiva de la historia de la legalidad estatal y de la economía política, permitió un nivel

de expansión en kilómetros y mejoramiento en la calidad de la red vial sin precedentes en la historia de Chile<sup>57</sup>, concretando finalmente el sueño de integración vial nacional al que autoridades y ciudadanía aspiraban desde los inicios de la República.

Significativamente, dos de las sentencias más estudiadas del Tribunal Constitucional chileno en materia de regulación económica en la década de 1990, conocidas habitualmente como "Publicidad Caminera" I y II, Sentencias TC Rol N° 146 (1992) y N° 167 (1993) respectivamente, resolvieron en un sentido favorable a la actividad económica una discusión sobre la constitucionalidad de limitar mediante la ley la publicidad comercial en grandes carteles ubicados en terrenos colindantes con autopistas, limitación motivada por el interés estatal en disminuir el riesgo de accidentes de tránsito por distracciones u obstáculos visuales creados por vallas publicitarias muy cercanas a la carretera<sup>58</sup>. La posibilidad de "monetizar" la cercanía de un terreno con una ruta vial pasó así a ser uno de los derechos judicialmente declarados del "estado vial subsidiario". Asimismo, hoy uno de los tantos movimientos sociales o corrientes de opinión organizadas que han aparecido en los debates públicos chilenos corresponde al movimiento "No más TAG" (<https://www.nomastag.cl>), que reclama contra la existencia en las autopistas urbanas vías de un sistema que cobra por circular por ellas empleando dispositivos digitales, los "TAG", que los usuarios deben arrendar a un proveedor privado, situación que califican como una "privatización" de la vialidad en la ciudad. Estos debates son historiográficamente valiosos, pues representan verdaderos "signos de los tiempos", eventos representativos, si es que no característicos, de la etapa histórica del "estado vial subsidiario" que nos permiten adentrarnos en su "espacio de experiencia" y su "horizonte de expectativas".

### Bibliografía citada

- ACKERMAN, B. (1984). *Reconstructing American Law*. Harvard University Press.
- AMUNÁTEGUI, J. D. (1907). *Tratado Jeneral de Derecho Administrativo aplicado a la Lejislacion de Chile*. Imprenta Barcelona.
- BAEZA, A. (2010). *Enlightenment, education, and the republican project: Chile's Instituto Nacional (1810-1830)*. *Paedagogica Historica* (46), 479-493.
- BALLENT, A. (2008). *Ingeniería y Estado: La red nacional de caminos y las obras públicas en la Argen-*

<sup>55</sup> FERNANDOIS 2006, 89-109; GARCÍA Y VERDUGO 2015; LAGOS 2020; LOO 2009; QUINTANA 2014; SEPULVEDA 2023; VALLEJO 2016; VARELA 1989; VIERA 2010.

<sup>56</sup> IBARRA-CORONADO 2011, 189-190.

<sup>57</sup> DRESDNER 2016.

<sup>58</sup> FERNANDOIS 2006, 140-156, 173-178.

- tina, 1930-1943. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos* (15), 827-847.
- BAÑADOS, J. (30 de abril de 1889). Proyecto de Plan de Estudios para la Facultad de Leyes, presentado por el señor Ministro de Instrucción Pública. *Diario Oficial de la República de Chile*, 941-942.
- BOOTH, R. (2013). Santiago Marín Vicuña y el debate sobre la transformación de los caminos de Chile en la década de 1920. En S. MARÍN VICUÑA, *Los caminos de Chile y la modernización de la vialidad* (ix-xlvi). DIBAM.
- BRAUDEL, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano: Lo posible y lo imposible*. Alianza Editorial.
- CÁMARA DE SENADORES (1908a). Sesión 11a, en 13 de julio de 1842. Sesiones de los Cuerpos Lejislativos de la República de Chile. 1811 a 1845 (31), 38-50.
- CÁMARA DE SENADORES (1908b). Sesión 32a, en 16 de agosto de 1843. Sesiones de los Cuerpos Lejislativos de la República de Chile. 1811 a 1845 (33), 422-431.
- CARRASCO, M. (1858). *Comentarios sobre la Constitución política de 1833*. Imprenta y Librería del Mercurio.
- COLLIER, S., y SATER, W. (2004). *A History of Chile, 1808-2002*. Cambridge University Press.
- COLLINS, R. (2002). *The Sociology of Philosophies: A Global Theory of Intellectual Change*. Harvard University Press.
- DRESDNER, R. (Ed.). (2016). *Concesiones de Obras Públicas en Chile. 20 años*. Ministerio de Obras Públicas.
- EGAÑA, J. (1813). Proyecto de una constitución para el estado de Chile: Que por disposición del alto Congreso escribió el senador d. Juan Egaña en al año de 1811 y que hoy manda publicar el Supremo Gobierno: Le precede el proyecto de declaración de los derechos del pueblo de Chile, modificado según el dictámen consultado por orden del mismo Gobierno. Imprenta del Gobierno.
- ENGEL, E., FISCHER, R., y GALETOVIC, A. (2001). El programa chileno de concesiones de infraestructura: Evaluación, experiencias y perspectivas. En F. LARRAÍN y R. VERGARA (Eds.), *La transformación económica de Chile vol. 2* (201-245). Centro de Estudios Públicos.
- FERNANDOIS, A. (2006). *Derecho Constitucional Económico: Tomo I. Garantías económicas, doctrina y jurisprudencia* (2a ed.). Ediciones Universidad Católica de Chile.
- GARCÍA, J. F., y VERDUGO, S. (2015). Subsidiariedad: Mitos y realidades en torno a su teoría y práctica constitucional. En *Subsidiariedad. Más allá del Estado y del Mercado* (205-225). Instituto de Estudios de la Sociedad.
- HOLMES, O. W. (1881). *The Common Law*. Little, Brown, and Company.
- HUNEUS, J. (1891). *Obras de Don Jorge Huneus. La Constitución ante el Congreso vol. 2*. Imprenta Cervantes.
- IBARRA-CORONADO, R. (2011). La Ley de Concesiones de Obras Públicas chilena en el tiempo. *International Law. Revista Colombiana de Derecho Internacional* (19), 183-221.
- IRIBARREN, J. A. (1936). *Lecciones de Derecho Administrativo*. Apuntes de clases revisados por el profesor. Editorial Nascimento.
- IRIBARREN, J. A. (1938). *Historia General del Derecho*. Editorial Nascimento.
- KOSELLECK, R. (1993). *Futuro pasado: Para una semántica de los tiempos históricos*. Paidós.
- LAGOS, A. (2020). El vilipendiado "principio de subsidiariedad" en Chile: Antología de malentendidos. *Revista Derecho Público Iberoamericano* (16), 69-105.
- LASTARRIA, J. V. (1846). *Elementos de Derecho Público Constitucional Teórico, Positivo i Político*. Imprenta Chilena.
- LETELIER, V. (1907). *Apuntaciones de derecho administrativo*. Imprenta i Encuadernacion Chile.
- LETELIER, V. (1917). *Génesis del estado y de sus instituciones fundamentales. Introducción al estudio del derecho público*. Hume y Walker.
- LOO, M. (2009). La disciplina constitucional del principio de subsidiariedad en Italia y Chile. *Revista de derecho (Valparaíso)* (33), 391-426.
- MEZA, M. (2009). *Caminos, campesinos y modernización vial en el Perú. Debate político y aplicación de la Ley de Conscripción Vial en el Perú, 1900-1930*. En D. LEÓN, A. LOAYZA, y M. GARFIAS (Eds.), *Trabajos de Historia. Religión, cultura y política en el Perú, siglos XVII-XX* (165-186). Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- MINISTERIO DE JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA (1889). *Plan de estudios superiores de Ciencias Físicas y Matemáticas*. *Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno* (58), 73-79.
- MINISTERIO DEL INTERIOR (1842). *Sesiones Extraordinarias de Congreso. Boletín de las Leyes y de las Órdenes y Decretos del Gobierno* (10), 275-277.
- MONTT, S. (2004). Balmaceda y la Nitrate Railways Company: La primera gran controversia regulatoria en Chile y su impacto en la Guerra Civil de 1891. *Revista de Derecho Administrativo Económico* (13), 65-122.
- ORREN, K., y SKOWRONEK, S. (2004). *The Search for American Political Development*. Cambridge University Press.
- PARADA, J. (2011). La Profesión de Ingeniero y los Anales del Instituto de Ingenieros de Chile, 1840-1927. En *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile: Ingeniería y Sociedad 1889-1929* (ix-lxxvii). DIBAM.
- POCOCK, J. G. A. (1971). Languages and their implications: The transformation of the study of political thought. En *Politics, Language, and Time: Essays on Political Thought and History* (3-41). Atheneum.
- POLANYI, K. (1997). *La gran transformación: Crítica del liberalismo económico*. La Piqueta.
- PRADO, S. (1859). *Principios elementales de derecho administrativo chileno. Adaptados a la enseñanza del ramo en el Instituto Nacional, siguiendo el plan i las teorías de varios autores*. Imprenta Nacional.
- QUINTANA, A. (2014). El principio de subsidiariedad. *Revista de Derecho Público* (80), 125-136.
- SAGREDO, R. (Ed.). (2011). *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile: Ingeniería y Sociedad, 1889-1929*. DIBAM.
- SANHUEZA, C. (2018). *Por los caminos del valle central de Chile: El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)*. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- SCHMITT, C. (1950). *Die Lage der Europäischen Rechtswissenschaft*. Internationaler Universitäts-Verlag.

- SCOTT, J. (1998). *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Yale University Press.
- SEPÚLVEDA, O. (2023). El principio de subsidiariedad de la doctrina social de la Iglesia en la Constitución Política de Chile de 1980. *Proyección. Teología y Mundo Actual* (290), 271-287.
- SKINNER, Q. (1969). Meaning and Understanding in the History of Ideas. *History and Theory* (8), 3-53.
- SKOWRONEK, S. (1982). *Building a New American State: The Expansion of National Administrative Capacities, 1877-1920*. Cambridge University Press.
- SKOWRONEK, S. (1993). *The Politics Presidents Make: Leadership from John Adams to Bill Clinton*. Harvard University Press.
- STEHBERG, R., y SOTOMAYOR, G. (2012). Mapocho incaico. *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural* (61), 85-149.
- STEHBERG, R., SOTOMAYOR, G., y CERDA, J. C. (2016). Mapocho incaico norte. *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural* (65), 109-135.
- STEIN, L. von. (1870). *Handbuch der Verwaltungslehre und des Verwaltungsrechts mit Vergleichung der Literatur und Gesetzgebung von Frankreich, England und Deutschland: Als Grundlage für Vorlesungen*. J. G. Cotta'sche Buchhandlung.
- TORRES, A. (2015). Régimen jurídico de los caminos públicos en Chile. Editorial Metropolitana.
- VALLEJO, R. (2016). La Constitución Económica chilena: Un ensayo en (de)construcción. *Estudios constitucionales* (14), 247-290.
- VARELA, J. (1989). Subsidiariedad, Orden Público Económico y Seguridad Nacional en la Constitución de 1980. *Revista Chilena de Derecho* (16), 379-390.
- VERGARA, A. (1997). Tres problemas actuales sobre bienes del dominio público: Caminos privados de uso público; subsuelo de bienes públicos; y acceso a playas de mar y a orillas de ríos y lagos. *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso* (18), 423-434.
- VERGARA, A. (2019a). Afectación presunta de caminos públicos: El efecto del uso público prolongado en la transmutación de propiedades inscritas. En J. ARANCIBIA & P. PONCE (Eds.), *El Dominio Público*. Actas de las XV Jornadas Nacionales de Derecho Administrativo (2018) (pp. 173-205). Tirant Lo Blanch.
- VERGARA, A. (5 de julio de 2019b). *El Mercurio Legal*. Caminos públicos, uso público y transmutación de la propiedad. Evolución jurisprudencial. <https://www.elmercurio.com/legal/movil/detalle.aspx?id=907602&Path=/0D/D9/>
- VIERA, C. (2010). La interpretación del principio de subsidiariedad en la constitución chilena: Una mirada crítica a su fundamento en la doctrina social de la Iglesia. *Revista de Ciencias Sociales* (58), 35-88.
- Normativa citada**
- Constitución Política de la Monarquía Española (1812). Art. 321. 19 de marzo de 1812 (España).
- Constitución Provisoria para el Estado de Chile (1818). Capítulo VI, De los Cabildos. 23 de octubre de 1818.
- Decreto s/n de 1820. Bernardo O'Higgins, Director Supremo. Ancho de las calles y caminos. 24 de noviembre de 1820.
- Constitución Política del Estado de Chile (1822). Título VI, Capítulo II, De los Cabildos. 30 de octubre de 1822.
- Constitución Política del Estado de Chile (1823). Art. 182. 28 de diciembre de 1823.
- Constitución Política de la República de Chile (1828). Art. 122. 6 de agosto de 1828.
- Constitución Política de la República de Chile (1833). Art. 128. 22 de mayo de 1833.
- Decreto s/n de 1835. Ministerio de Hacienda. Sobre caminos entre Coquimbo y Argentina. 22 de enero de 1835.
- Ley s/n de 1835. Faculta al Presidente para promover construcción de Caminos. 2 de septiembre de 1835.
- Ley s/n de 1841. Prorroga por cuatro años autorización a Presidente para promover construcción de Caminos. 10 de noviembre de 1841.
- Ley s/n de 1842. Caminos, Canales, Puentes y Calzadas. 17 de diciembre de 1842.
- Ley s/n de 1854. Organización y Atribuciones de las Municipalidades. Art. 26. 8 de noviembre de 1854.
- Código Civil de la República de Chile. Artículos 589 y 592. 14 de diciembre de 1855.
- Ley s/n de 1887. Departamentos de Estado y otros cargos públicos. Art. 8. 21 de junio de 1887.
- Ley s/n de 1888. Dirección de Obras Públicas. 26 de enero de 1888.
- Decreto s/n de 1889. Plan de estudios superiores de Ciencias Físicas y Matemáticas. 11 de enero de 1889.
- Ley N° 3.611 de 1920. Ley de Policía y Rentas de Caminos. 5 de marzo de 1920.
- Ley N° 4.851 de 1930. Ley General de Caminos. 10 de marzo de 1930.
- Decreto N° 2.190 de 1930. Reglamento de la Ley General de Caminos. 21 de agosto de 1930.
- Decreto N° 1.211 de 1928. Reglamento de Tránsito por los Caminos Públicos. 2 de mayo de 1928.
- Convención sobre la Carretera Panamericana. 23 de diciembre de 1936.
- Decreto N° 150 de 1953 [con fuerza de ley]. Establece la organización y fija las atribuciones del Ministerio de Obras Públicas y servicios dependientes. 4 de julio de 1953.
- Ley N° 11.828 de 1955. Fija disposiciones relacionadas con las empresas productoras de cobre de la Gran Minería y crea el Departamento del Cobre. 3 de mayo de 1955.
- Ley N° 15.840 de 1964. Aprueba organización y funciones del Ministerio de Obras Públicas. 2 de noviembre de 1964.
- Ley N° 16.255 de 1965. Modifica la Ley N° 11.828, de 1955. 13 de mayo de 1965.
- Decreto N° 556 de 1969. Deroga Decreto N° 768, de 1966, y establece normas para la numeración de caminos. 13 de junio de 1969.
- Decreto N° 900 de 1996. Ministerio de Obras Públicas. Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas. 31 de octubre de 1996.
- Decreto N° 850 de 1997 [con fuerza de ley]. Ministerio de Obras Públicas. Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964 y del DFL N° 206, de 1960. Título III, De los Caminos Públicos. 12 de septiembre de 1997.

Decreto N° 1 de 2007 [con fuerza de ley]. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. 27 de diciembre de 2007.

#### **Jurisprudencia citada**

Treinta diputados en ejercicio con Ministerio de Obras Públicas ("Publicidad Caminera" I): Tribunal Constitucional, 21 de abril de 1992 (Rol

N° 146). [Requerimiento de inconstitucionalidad de decreto supremo].

Treinta diputados en ejercicio con Ministerio de Obras Públicas ("Publicidad Caminera" II): Tribunal Constitucional, 6 de abril de 1993 (Rol N° 167). [Requerimiento de inconstitucionalidad de decreto supremo].

