

**MAT:** Téngase Presente y Solicita adopción de medidas provisionales.

**REF:** Expediente Sancionatorio D-039-2016

Santiago, 1 de febrero de 2018

Señora  
Catalina Uribarri Jaramillo  
Fiscal Instructora  
División de Sanción y Cumplimiento  
Superintendencia del Medio Ambiente  
**Presente**



Estimada Sra. Fiscal instructora:

Junto con Saludar, la suscrita, **Valentina Durán Medina**, en la representación que detento me dirijo a usted por lo siguiente:

Vengo en realizar observaciones al escrito acompañado por la Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante "EFE") con fecha 12 de enero de 2018, además de aportar nuevos antecedentes al respecto.

Para ello, en primer lugar, se realizarán una serie de correcciones y precisiones a lo señalado por EFE, para luego pasar a aportar nuevos antecedentes que consideramos necesarios tener presente ante la eventualidad de la dictación de medidas provisionales en el caso.

## **I. OBSERVACIONES A LA PRESENTACIÓN EFECTUADA POR EFE DE FECHA 12 DE ENERO DE 2018**

1. En primer lugar, en el punto I.1 de la presentación se hace alusión al Informe de Conectividad "Subprograma Seguridad y Confinamiento", el que fue acompañado por EFE con fecha 6 de febrero de 2017 al presente procedimiento sancionador.

Al referirse a las obras asociadas a los cruces, señala EFE que ese informe indica que *"estas no implican un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento., disminuyendo en algunos casos"*. Posteriormente, EFE agrega que *"debido a las obras de confinamiento, los peatones recorrerán, en promedio*

*72 metros más al cruce más cercano respecto a uno actual. Lo anterior implica un aumento aproximado de 1,1 minutos adicionales a su viaje”<sup>1</sup>.*

Sin embargo, si revisamos ese informe<sup>2</sup>, se ve claramente que en las pasarelas Salvador Allende y Pdte. Adolfo López -de mucha importancia para mis representados debido a la existencia de la feria- se llegaría a recorrer, respectivamente, 142 y 151 metros, sólo para llegar al nuevo paso desde el lugar donde se ubicaba el paso anterior. Esto, evidentemente no significa una disminución de desplazamiento como lo pretende hacer ver EFE.

Luego, analizado solamente la variable ‘distancia’ entre los pasos anteriores y los actuales, no nos podemos hacer una imagen completa de los efectos que produce el Subproyecto “Seguridad y Confinamiento” (en adelante el “**Subproyecto**”), ya que ésta no toma en cuenta las pasarelas y el tiempo extra que toma, especialmente a peatones adultos mayores o con movilidad reducida, el subir y bajar estas estructuras que, además, no están construidas con estándares adecuados de accesibilidad, según se acreditará más adelante.

En el mismo punto I.1. se refiere EFE al que el objetivo del Subproyecto es mejorar las condiciones de seguridad de vial de las personas que cruzan la faja vía. Plantea EFE que *“si por razones de desmanes o vandalismo, estas obras no cumplen a cabalidad su objetivo, esto no es imputable a mi representada, y no tiene que ver con la necesidad o no de su evaluación ambiental”*.

Si bien es cierto que el vandalismo no es atribuible a EFE, se encuentra dentro de sus responsabilidades el mantenimiento de los cierres de la vía, junto con las pasarelas, en condiciones que permitan un cruce seguro y que impidan que los peatones puedan ingresar sin mayor esfuerzo a las vías del tren. Esto último no ha ocurrido y es de conocimiento de esta parte que a los pies de la pasarela Salvador Allende, prácticamente de manera constante, ha existido un forado que permite el libre tránsito de los peatones de un lado a otro de la vía, con todas las repercusiones y riesgos para la seguridad, salud y vida de los vecinos que ello ha tenido.

2. A continuación, se debe precisar algunas de las afirmaciones que realizó EFE en el punto I.2 de su presentación de fecha 12 de enero de 2018.

En primer lugar, señala EFE que para el objeto de decretar medidas provisionales se debe contar con *“antecedentes suficientes e idóneos para evaluar si existe o no un riesgo de daño inminente al medioambiente o a la salud de la población en el caso concreto sin que sea suficiente la mera configuración de una supuesta infracción”*, para lo cual cita jurisprudencia al efecto de justificar su afirmación.

---

<sup>1</sup> El destacado de las citas es nuestro

<sup>2</sup> Tabla n°2, p. 6 y 7. Del Informe de Conectividad “Subprograma Seguridad y Confinamiento”.

No obstante, el aporte de los antecedentes suficientes e idóneos serán entregados por esta parte más adelante en esta presentación, solamente adelantamos que se han producido muertes y atropellos que han ocasionado lesiones de diversa consideración en personas que transitaban por las vías. Estos hechos se han localizado justamente en las comunas y sectores en los cuales viven mis representados.

En el mismo punto I.2 EFE hace un recuento de la historia procesal que ha llevado el caso a la Corte de Apelaciones (por un recurso de protección) y a la Corte Suprema (por un recurso de casación sobre una sentencia del 2º Tribunal Ambiental).

En breves términos, debemos señalar que esos recursos nada tienen que ver con lo que se está discutiendo en este procedimiento sancionador, ya que tienen causas de pedir absolutamente distintas, en cuyos detalles no se entrará, pero solamente se mencionará que los pronunciamientos judiciales no atendieron al fondo del asunto, ya que, por un lado, al revisar el recurso de protección tanto la Il. Corte de Apelaciones de Santiago como la Exma. Corte Suprema señalaron que el asunto excede las materias que pueden ser conocidas en el marco de un recurso de protección.

Por otro lado, la sentencia de la Exma. Corte Suprema -que acogió la casación presentada por EFE contra la sentencia que falló la reclamación concedida en primera instancia por el 2º Tribunal Ambiental- sobre la no debida consideración de las observaciones ciudadanas, se fundó en el artículo 54 de la Ley 19.880 señalando que a consecuencia de la interposición del recurso de protección, el órgano administrativo, en este caso el SEA, se debió inhibir de resolver mientras estuviera pendiente el recurso de protección.

De modo que, en ninguno de los casos existió un pronunciamiento de fondo sobre el tema, mucho menos sobre el fraccionamiento que es una de las infracciones que se incluyen en la formulación de cargos de este expediente sancionador.

3. Por último, cabe referirse a lo señalado en el punto I.3 de la presentación del 12 de enero del presente año.

En ella EFE cuestiona el requerimiento de información que se le efectuó por parte de la SMA, señalando, en síntesis, que *"que no resulta pertinente la inclusión en el presente requerimiento de información actualizada sobre el estado de las estructuras y equipamiento asociado al confinamiento y a la conectividad entre uno y otro lado de la faja vía, y, específicamente, a la reparación que EFE ha hecho de ellas"*.

Por nuestra parte, consideramos que no puede EFE señalar que es 'impertinente' este requerimiento de información, ya que lo que se busca sancionar en este procedimiento es, justamente, el fraccionamiento del proyecto Rancagua Express, que no incluyó el Subproyecto "Seguridad y Confinamiento" dentro del ingresado al SEIA, de manera que no se pudieron evaluar los impactos ambientales que produciría y junto con ello no se determinaron las medidas de mitigación correspondiente a dichos impactos.

De esta manera, entendiendo que el requerimiento de información se hace para ponderar la posibilidad de dictar una medida provisional por parte de la SMA, tiene todo el sentido que este organismo de control, que en virtud de sus amplias competencias, cumple el deber de velar por el ejercicio del derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, solicite información respecto del estado de mantenimiento y funcionamiento de las pasarelas, especialmente si con esa información podemos observar que en el tramo Santiago-Nos solo 9 de los 18 cruces peatonales cuentan con ascensores y en ellos hay instalados 12 ascensores, de los cuales 5 se encuentran fuera de servicio<sup>3</sup>, lo que profundiza los efectos, riesgos e impactos que no se abordaron al fraccionar el proyecto.

## **II. TÉNGASE PRESENTE AL MOMENTO DE RESOLVER**

En este acápite se pretende entregar una serie de antecedentes que esta Superintendencia debe tener en cuenta para efectos de tomar la decisión respecto de decretar una medida provisional.

### **1. Informe Técnico Evaluación de pasarelas Proyecto Ferroviario Rancagua Express, tramo Lo Espejo y San Bernardo, del SENADIS**

En primer lugar, se debe aportar información relativa a la calidad de los cruces peatonales o pasarelas en lo que respecta a su accesibilidad universal. Para ello acompañamos en el Anexo N° 1 de esta presentación un informe elaborado por el Servicio Nacional de Discapacidad (en adelante "**Senadis**") llamado "Evaluación de pasarelas Proyecto Ferroviario Rancagua Express, tramo Lo Espejo y San Bernardo" de febrero del año 2015, donde Senadis le señala en cada una de las pasarelas que se estaban construyendo o ya estaban en construcción, las falencias y cuestiones que debían corregirse para efectos de poder garantizar una accesibilidad universal. Resulta patente la sugerencia constante que se puede ver en el informe, relativa a la necesidad de que existan

---

<sup>3</sup> Información obtenida del documento aportado por EFE llamado "Registro Fotográfico de Ascensores y Luminarias en Pasarelas Tramo Alameda Nos"

descansos cada 9 metros, cuestión que queda a la vista en varias pasarelas construidas a lo largo de la vía, no fue cumplido.

La importancia de esta información dice relación, por un lado, con el fraccionamiento del proyecto y como la no inclusión del Subproyecto genera impactos no previstos, que carecieron de medidas de mitigación, y al no ser parte de la RCA, no cuentan con un instrumento de gestión ambiental fiscalizable por la SMA. Por otro lado, también es atinente a la medida provisional que se puede decretar, ya que entregan más antecedentes sobre afectaciones que los cruces generan en la salud de las personas con dificultades al moverse, ya que no se cuenta con un cruce apto para la circulación de cualquier persona. Ello obviando la existencia de los ascensores, ya que como se ve de la propia información proporcionada por EFE, la mayoría de ellos no está instalado y dentro de los instalados un gran número se encuentra fuera de servicio<sup>4</sup>.

## 2. Mantenimiento de Ascensores y Luminaria en los cruces peatonales

En segundo lugar, queremos hacer referencia al documento aportado por EFE llamado "Registro Fotográfico de Ascensores y Luminarias en Pasarelas Tramo Alameda Nos". Nos encontramos que en la lámina 20 se señala que los ascensores serán reparados dentro del mes de enero de 2018 y que la luminaria tardará un plazo de 4 meses en ser repuesta.

Sobre la reparación de los ascensores, ésta ya fue incumplida por EFE ya que según constatamos en visitas de los días 29 y 30 de enero de 2018, en la comuna de San Bernardo aún existen ascensores que se encuentran fuera de servicio.

En cuanto a la reparación de la iluminación en un plazo de 4 meses, consideramos que ello es excesivo teniendo en cuenta que estamos hablando simplemente de luminaria, la cual es de fácil obtención e instalación. Ello, sin mencionar, que la ausencia de luz en las pasarelas genera, no solo un foco de delincuencia, afectando la integridad de los peatones, sino que también induce a la ocurrencia de accidentes en los cruces, tomando en consideración que en la oscuridad hay mayores probabilidades de tropezar mientras se sube o baja de las pasarelas.

---

<sup>4</sup> Información obtenida del documento aportado por EFE llamado "Registro Fotográfico de Ascensores y Luminarias en Pasarelas Tramo Alameda Nos"

### 3. Antecedentes suficientes e idóneos que permiten determinar riesgo de daño inminente a la salud e integridad física de la población.

Como anticipábamos más arriba, recientemente han ocurrido casos en los que trenes han atropellado a personas que se encontraban en la vía, justamente en los lugares en los cuales encontramos forados en los cruces.

De los documentos aportados por EFE llamados "Informes de Novedades" podemos observar que los días 31 de agosto y 11 de octubre de 2017 se produjeron atropellos que produjeron la muerte a personas que transitaban en la vía, ambos ocurridos en la comuna de Lo Espejo<sup>5</sup>.

Del mismo modo, los días 13 de septiembre, 9 de octubre y 11 de noviembre de 2017 trenes atropellaron a personas que transitaban en la faja vía, generando lesiones de distinta gravedad para los involucrados<sup>6</sup>.

A estos graves hechos que fueron informados por EFE en sus 'Informes de Novedades' acompañados a este expediente, podemos sumarle otro caso que fue reportado en medios de prensa, que da cuenta de otro atropello con resultado de muerte, el cual se produjo con fecha 1 de julio de 2017<sup>7</sup>.

Creemos que todos estos seis casos sucedidos en el transcurso de cinco meses (tres con resultado de muerte y tres con lesiones de diversa consideración) dan cuenta de antecedentes suficientes e idóneos que permiten que esta Superintendencia tome medidas que puedan evitar que se sigan produciendo estos trágicos hechos.

### 4. Información adicional sobre estado de pasarelas

A esta parte le consta una serie de hechos sobre el estado de mantención de algunas de las pasarelas que se deben tener presente a la hora de resolver.

En primer lugar, en lo que respecta a Lo Espejo, debemos mencionar que en la pasarela Salvador Allende efectivamente se están construyendo los ascensores, no obstante, éstos debieron estar listos desde un inicio para hacer transitable una pasarela que no cumple con los estándares de accesibilidad universal señalados por Senadis en el informe acompañado en el Anexo N° 1.

Debe señalarse, que en dicha pasarela ha existido un forado prácticamente permanente el cual produce -como ya vimos- graves peligros, especialmente en los días de funcionamiento de la feria, que debido a su tamaño genera un gran volumen de circulación de peatones, todos los cuales prescindan del uso de la pasarela -mal diseñada- para cruzar por las vías, con el riesgo que ello conlleva

<sup>5</sup> Informes de Novedades N° 2 y N° 8 respectivamente

<sup>6</sup> Informes de Novedades N° 4, N° 9 y N° 12 respectivamente

<sup>7</sup> Link de noticia: <http://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-metropolitana/2017/07/01/hombre-murio-tras-ser-atropellado-por-un-tren-en-san-bernardo.shtml>

para sus vidas<sup>8</sup>. Esto se explica por la dificultad, imposibilidad e incomodidad que presenta para los vecinos y feriantes circular por una pasarela mal concebida, y que no cumple con los requisitos de accesibilidad universal, tal como lo constató el Senadis en el informe referido<sup>9</sup>. Luego, en lo que respecta a San Bernardo debemos hacer referencia a varias de las pasarelas que en el 'Registro Fotográfico de Pasos' se señalan.

Relativo a la pasarela Esmeralda, es efectivo que el ascensor está instalado, sin embargo, su funcionamiento es intermitente, tiene fallas que lo tienen cerrado por días y que impiden que adultos mayores, que son un número considerable proveniente de la colindante Población Balmaceda, vean notoriamente dificultado su tránsito de un lado a otro de la vía, principalmente porque el diseño de esta pasarela solo cuenta con escaleras y no con rampa.

Por otro lado, la pasarela Enrique Madrid que tiene el ascensor poniente operativo, sin embargo, el oriente señala EFE, está en construcción, proceso en el cual se encuentra desde hace varios meses. Actualmente la 'caja' del ascensor está instalada, pero sin funcionamiento. En lo que respecta a la luminaria, si bien se encuentra instalada y operativa esta no es suficiente, ya que hay espacios de la pasarela a los cuales la luz no llega con la intensidad suficiente para iluminar correctamente

En lo relativo a la pasarela La Selva, como se señala en el Registro aportado por EFE el ascensor instalado sigue fuera de servicio lo que dificulta el tránsito peatonal enormemente. Se debe tener en cuenta, que esta pasarela conecta con el consultorio Joan Alsina, esencial para la atención primaria en salud de los vecinos, por lo cual un mantenimiento correcto es esencial para la comunidad.

Por último, queremos dejar en conocimiento de vuestra Superintendencia que en los Registros Fotográficos EFE omite -por razones que ignoramos- los pasos subterráneos que ha ido construyendo como consecuencia de la insistencia de los vecinos, los cuales también tienen problemas de iluminación, seguridad y anegamiento en invierno producto de las lluvias, y que ya hemos documentado. Nos referimos a los pasos multipropósito existentes en las cercanías de la pasarela Salvador Allende (Lo Espejo)<sup>10</sup> y en 5 Pinos (San Bernardo).

---

<sup>8</sup> Material audiovisual demostrando lo señalado fue acompañado por esta parte con fecha 16 de octubre.

<sup>9</sup> Punto 4 de las Observaciones finales del Informe del Senadis acompañado en el anexo N°1 de esta presentación, que señala *"El paso peatonal que conduce a la Feria Libre José María Caro, de acuerdo con observaciones de los vecinos, requiere aumentar la carga de ocupación de los ascensores al menos al doble de su capacidad. Se requieren ascensores a ambos lados de la pasarela por el alto flujo peatonal que presentan de forma conjunta con rampas de un ancho mínimo de 4 metros. Es ideal la implementación de una pasarela temática recreativa en una bandeja de ancho no inferior a 40 metros con un proyecto recreativo inclusivo en este punto."*

<sup>10</sup> Respecto de este paso, esta parte acompañó al presente expediente sancionador, material audiovisual con fecha 16 de octubre de 2017.

A mayor abundamiento, se debe señalar que, como estado de mantención general del andén de diversas estaciones, éstas no cuentan con un techo que proteja de la lluvia en invierno y del sol en verano, además no hay asientos que permitan a las personas descansar mientras esperan la llegada del tren.

### **III. CONCLUSIÓN Y PETITORIO**

En atención a todos los antecedentes entregados en este escrito, se puede apreciar claramente que existen consideraciones relevantes relativas a la salud y vida de quienes transitan por las pasarelas y que a consecuencia del mal estado de mantención de los cruces, graves accidentes han llegado a costar la vida de personas.

Esto no solo genera la necesidad de que vuestra Superintendencia tome las medidas que considere idóneas al respecto, sino que también sirve para justificar el fondo de lo discutido en este procedimiento, relativo al fraccionamiento, ya que muchos de los problemas asociados a los cruces se podrían haber evitado haciendo parte al Subproyecto 'Seguridad y Confinamiento' del Master Plan Rancagua Express y haber ingresado, no solo el subproyecto de 'Mejoramiento de la Infraestructura Ferroviaria' al SEIA, sino que junto con él todos los subproyectos asociados al Master Plan.

Es por ello, que solicitamos a la Superintendencia que Ud. represente decretar medidas provisionales, en especial, las indicadas en el artículo 48 letras a), b) y f) de la LO-SMA y todas aquellas que sean necesarias para evitar más accidentes en las vías y lograr una conexión efectiva e inclusiva entre ambos costados de la vía férrea.

En este contexto y sin perjuicio de los que Ud. disponga y de ulteriores precisiones que podamos aportar en lo sucesivo, a modo ejemplar se plantean como medidas concretas y urgentes, las siguientes:


- Que las estaciones de ferrocarril queden abiertas de manera permanente, las 24 horas, con vigilancia, para que sirvan como lugares de paso de un lado a otro de la vía.
- Que las pasarelas tengan vigilancia permanente, guardia y botón de pánico, tal como comprometió EFE con los municipios involucrados.
- Mejorar iluminación, seguridad y accesibilidad de los pasos subterráneos multipropósitos ya construidos.

Asimismo, solicito tener por acompañados, junto con esta presentación los siguientes Anexos:

- Anexo N° 1 : "Evaluación de pasarelas Proyecto Ferroviario Rancagua Express, tramo Lo Espejo y San Bernardo" de 5 de febrero de 2015.



- Anexo N° 2 : Carta Oficio enviada por Jorge Inostroza Sánchez, Presidente del Directorio de EFE a Senadis, con fecha 4 de febrero de 2015.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes. The signature is positioned in the center-right of the page.