

ANT.: Escrito de Valentina Durán Medina de fecha 1 de febrero de 2018.

REF.: Expediente Sancionatorio N° D-039-2016.

MAT.: 1. Solicita se tenga presente. 2. Acompaña documentos.

Santiago, 23 de marzo de 2018

**Bejamín Muhr Altamirano**  
Fiscal Instructor  
División de Sanción y Cumplimiento  
Superintendencia del Medio Ambiente  
Teatinos N° 280 piso 8, Santiago

**Presente**



**JAVIER VERGARA FISHER**, en representación de **Empresa De Los Ferrocarriles Del Estado** (en adelante, "EFE"), ambos domiciliados para estos efectos en calle Badajoz piso 8°, Comuna de Las Condes, Región Metropolitana, en procedimiento sancionatorio D-039-2016, vengo a solicitar a Ud., se tengan presente las siguientes consideraciones en relación a la presentación efectuada por Valentina Durán con fecha 1 de febrero de 2018, rechazando en definitiva su solicitud de medidas provisionales.

**I. Consideraciones sobre la procedencia de adoptar medidas provisionales en el presente proceso sanción**

Mediante el escrito presentado con fecha 1 de febrero de 2018, la abogada Valentina Durán nuevamente ha solicitado la imposición de medidas provisionales de conformidad con el artículo 48 letra a), b) y f) de la LO-SMA.

Para fundar esta solicitud, como antecedentes suficientes e idóneos que acrediten la existencia de un riesgo de daño inminente al medio ambiente o a la salud de la población, se hace referencia en el Acápite N° 3 de dicha presentación (p. 6), a 6 accidentes que constan en los informes de novedades acompañados en la presentación de EFE de fecha 12 de enero de 2018,

señalando *“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”*.

Al respecto de esta solicitud, también se hace referencia al Informe Técnico de “Evaluación de pasarelas Proyecto Ferroviario Rancagua, Express, tramo Lo Espejo y San Bernardo”, del SENADIS, considerando que es *“atingente 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 movilizarse, ya que no se cuenta con un cruce apto para la circulación de cualquier persona”* (p. 5).

Particularmente, en relación a la pasarela Salvador Allende, se señala que los peatones *“prescinden del uso de la pasarela -mal diseñada- para cruzar por las vías, con el riesgo que ello conlleva para sus vidas. 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”* (p. 7).

Sobre esta solicitud, nuevamente, nos vemos en la necesidad de enfatizar que no existe ningún riesgo inminente a la salud de la población derivado de la implementación de las obras del Subproyecto Seguridad y Confinamiento (en adelante, el “Subproyecto”).

Por lo demás, nos resulta difícil inferir cual es el riesgo inminente en concreto que los interesados alegan. En efecto, no resulta comprensible para mí representada si el riesgo dice relación con el uso de las pasarelas, o con el cruce de la vía mediante pasos informales.

En el primer caso, resulta obvio que la eventual mayor *“dificultad”* o *“incomodidad”* que pudiese presentar algunos feriantes o personas que transitan con cargas al circular por las obras de atravesado del Subproyecto, en comparación con el cruce irregular a nivel de vía, no puede en ningún caso ser considerada como un riesgo concreto inminente para la salud y la vida de aquellas personas. Cabe recordar que el fiscal instructor de la época rechazó la primera solicitud de medida provisional presentada por Valentina Durán considerando que *“la habilitación de los pasos a desnivel y el cierre de los pasos a nivel no genera un riesgo inminente a la salud de las personas”*.

Ahora bien, si el riesgo se encuentra asociado al cruce efectuado mediante pasos informales a nivel, se debe considerar que justamente las obras del Subproyecto han mejorado el estándar de seguridad asociado al cruce de la faja vía, suprimiendo dichos pasos.

Contrario a la realidad, la referencia a los 6 accidentes pretende inducir una percepción falsa de aumento del riesgo por problemas de conectividad que no se condice con un análisis objetivo de las condiciones anteriores y actuales de las obras de atravieso.

Lo cierto es que, desde la implementación del Subproyecto Seguridad y Confinamiento (en adelante, el "Subproyecto"), los accidentes asociados al cruce de la faja vía han disminuido de manera sustantiva. En efecto, entre los años 2009-2014, en el sector Alameda - Nos, se registraron anualmente en promedio 22 accidentes asociados a cruces a nivel, resultando 16 personas fallecidas y 6 personas con lesiones de diversa gravedad. Se acompaña en el anexo de este escrito, la Presentación "Estadística de Accidentes en Cruces Ferroviarios Alameda-Rancagua", que da cuenta de los accidentes ocurridos entre el año 2009 y 2014.

Por su parte, desde que se inició la puesta en servicio de las obras del Subproyecto, suprimiendo los cruces a nivel en diciembre 2016 hasta la fecha, en total 14 meses, han ocurrido 3 accidentes con resultado de muerte. Cabe señalar que ninguno de estos accidentes dice relación con riesgos derivados de problemas de conectividad peatonal, en los cuales al parecer se funda la solicitud de medidas. Dichos accidentes se generaron por exposición imprudente al daño de las personas en situación de calle que deambulaban al interior de la vía.

Tampoco se han precisado hechos de afectación o riesgo concreto para la salud de las personas vinculados directamente con deficiencias de iluminación o diseño de las obras de conectividad cuestionadas. Así, no hay referencia ni antecedentes de accidentes o agresiones ocurridas en horarios sin luz natural que justifiquen las medidas de mejoramiento de sistemas de iluminación y vigilancia nocturna solicitadas. Incluso más, no obstante referirse en detalle a supuestos incumplimientos de normativa sobre accesibilidad universal en el diseño de las pasarelas, no se indican situaciones concretas de accidentes o eventos de riesgo experimentados por personas con problemas de movilidad, que pudieran fundar la dictación de medidas urgentes y transitorias solicitadas.

En definitiva, los accidentes referidos por la denunciante no constituyen antecedentes suficientes e idóneos que permitan acreditar la existencia de un riesgo a la salud de las personas, que pueda asociarse a las condiciones de conectividad a ambos lados de la faja vía.

Por el contrario, a la luz de las estadísticas es posible sostener que dicho riesgo (el de atropello por tren) ha disminuido considerablemente con la implementación de las obras del Subproyecto.

Por otra parte, como se hizo presente en el escrito de 12 de enero de 2018, se debe considerar que el Proyecto aprobado por RCA 373/2013 se encuentra en etapa de operación desde marzo de 2017, por lo que cualquier supuesto efecto en la conectividad y seguridad de las personas derivados del mismo, de ninguna manera puede ser considerados como "inminentes".

Finalmente, es de destacar que el servicio Metro Tren Nos es uno de los servicios de transporte mejor evaluado por las personas. La encuesta elaborada por GFK Adimark, indica que un 81% de los pasajeros se mostraron "muy satisfechos" con el servicio, entregándole una nota 6,3 de promedio, destacando su rapidez y comodidad<sup>1</sup>.

En definitiva, reiteramos que no resulta procedente decretar alguna medida provisional, a casi un año de funcionamiento del Proyecto aprobado por RCA 373/2013, más aun cuando éste ha implicado una mejora sustantiva en la calidad de vida de sus usuarios, y por su parte, la implementación del Subproyecto ha significado una disminución considerable en los accidentes asociados al cruce de la faja vía.

## **II. Otras consideraciones sobre la presentación de fecha 1 de febrero de 2018**

A continuación, se expresan consideraciones respecto observaciones o alegaciones relevantes de la presentación de fecha 1 de febrero de 2018.

1. En relación a las observaciones formuladas al Informe de "Conectividad del Subprograma Seguridad y Confinamiento"

El escrito de 1 de febrero de 2018 señala en relación a las pasarelas Salvador Allende y Pdte. Adolfo López "*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.*", con objeto de desestimar o

---

<sup>1</sup> [www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-metropolitana/2018/02/28/metrotren-nos-logra-10-millones-de-pasajeros-en-su-primer-ano-lo-evaluan-con-un-63.shtml](http://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-metropolitana/2018/02/28/metrotren-nos-logra-10-millones-de-pasajeros-en-su-primer-ano-lo-evaluan-con-un-63.shtml)

cuestionar las conclusiones del Informe de "Conectividad del Subprograma Seguridad y Confinamiento" (en adelante, "Informe de Conectividad")

Cabe aclarar que, en presentaciones anteriores, en base al Informe de Conectividad, mi representada ha indicado que en algunos casos las obras del Subproyecto han implicado una disminución de los tiempos de desplazamiento. Con dicha afirmación, jamás se ha pretendido desconocer la situación general, de la que da cuenta dicho informe, el cual estima que "los peatones recorrerán en promedio 72 metros más al cruce más cercano respecto a uno actual".

En definitiva, las conclusiones del Informe de Conectividad son plenamente válidas, y dan cuenta de que las obras en ningún caso implican un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos, más aun, considerando el mejoramiento del estándar de seguridad que conlleva la implementación de las mismas.

Dicho análisis considera todas las obras del Subproyecto, no sólo las pasarelas Salvador Allende y Pdte. Adolfo López, las cuales, en efecto, se encuentran efectivamente a 142 y 151 metros respecto del paso a nivel suprimido, lo que en ningún caso puede considerarse como una distancia que implique un tiempo sustantivamente mayor de desplazamiento.

Cabe indicar que, en el sector de la Feria Salvador Allende, se encuentran los siguientes atraviesos peatonales y vehiculares para asegurar la conectividad entre ambos lados de la vía:

- Paso Multipropósito Ramona Parra. Se encuentra frente al centro de abastecimiento Lo Valledor, en la Comuna de Pedro Aguirre Cerda, en donde se desarrolla el tránsito de carretoneros que trabajan en las ferias de esta comuna y Lo Espejo.
- Pasarela Temístocles
- Pasarela Calle 6 Sur
- Paso peatonal de estación Lo Espejo (Frente a Lucila Godoy/Acapulco)
- Pasarela Peatonal S. Allende (terminada).
- Pasarela Peatonal Pdte Adolfo Lopez Mateo (terminada).
- Paso multipropósito Salvador Allende
- Paso peatonal y vehicular inferior Pdte Edo. Frei Montalva

2. En relación al cumplimiento de las normas de accesibilidad universal en la construcción de las pasarelas

Cabe hacer presente que, la construcción de las pasarelas del Subproyecto se llevó a cabo entre los años 2014 y 2015, considerando el estándar de accesibilidad establecido en el Manual de Carreteras vigente a la fecha, el cual era ampliamente utilizado y exigido para la construcción de este tipo de obras.

Sin perjuicio de ello, se han instalado ascensores en todas las pasarelas que no cuentan con rampas, con excepción de la Pasarela Lo Blanco, cercana a la cual existe otra opción de atraveso a través de la Estación Lo Blanco.

Por su parte, los pasos multipropósitos, que fueron construidos entre 2016 y 2017 cumplen con el Decreto 50 de 2015 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que "modifica Decreto Supremo N° 47, de Vivienda y Urbanismo, de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en el sentido de actualizar sus normas a las disposiciones de la Ley N°20.422, sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad", - el cual entro en vigencia con fecha 4 de marzo de 2016-.

### 3. En relación al estado del material de confinamiento y de las pasarelas.

Cabe hacer presente que las alegaciones que contiene el escrito de 1 de febrero de 2018, respecto al estado del material de confinamiento y de las pasarelas, no dicen relación con el hecho imputado en el Cargo N° 2 de la Res. Ex. N° 1/ Rol D-039-2016, referido a la necesidad de evaluar ambientalmente las obras del Subproyecto, y el consecuente fraccionamiento para evitar dicha evaluación. Por otra parte, los interesados no aportan prueba alguna que acrediten dichas alegaciones.

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación, se abordan las siguientes alegaciones.

- *"(...) 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" (p.2).*

Es efectivo que continuamente las personas rompen el material de confinamiento con objeto de cruzar la faja vía en dicho sector, situación que no es imputable al Proyecto. Sin perjuicio de ello, para controlar tal situación, se cuenta con los servicios de mantención del confinamiento

proporcionados por la Empresa Tecdra S.A, desde el año 2005. Particularmente, en el sector se ha reforzado el material de confinamiento, el cual se encuentra actualmente reparado, según la cuenta el registro de "Control de Pasos Peatonales a Nivel Suprimidos" que se acompaña en esta presentación.

- *"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 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 (...)" (p. 7).*

Cabe hacer presente que, los interesados no acompañan registros fotográficos u otros medios de prueba que permitan acreditar el estado de los ascensores, a los que se refiere la presentación de 1 de febrero de 2018.

Por otra parte, resulta pertinente indicar que la pasarela Enrique Madrid cuenta con rampas a ambos lados, y que a la fecha de esta presentación, las pasarelas Esmeralda y La Selva cuentan con ascensores en funcionamiento en aquellos accesos (oriente) sin rampas. Se acompaña en anexo de esta presentación registro fotográfico que da cuenta del ascensor operativo en acceso oriente de la pasarela La Selva.

**OTROSI:** Se solicita tener por acompañados los siguientes documentos adjuntos acompañados en esta presentación en formato digital:

- Presentación "Estadística de Accidentes en Cruces Ferroviarios Alameda-Rancagua"
- Control de Pasos Peatonales a Nivel Suprimidos".
- Registro fotográfico que da cuenta del ascensor operativo en acceso oriente de pasarela La Selva.

Sin otro particular, se despide atentamente,



**JAVIER VERGARA FISHER**

**pp. EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO**