

EN LO PRINCIPAL: DA CUENTA CIRCUNSTANCIAS QUE INDICA;  
PRIMER OTROSI: ACREDITA PERSONERÍA E INDICA FORMA DE NOTIFICACIÓN; SEGUNDO OTROSI: ACOMPAÑA DOCUMENTOS.

**SEÑOR o SEÑORA FISCAL INSTRUCTOR**  
**DIVISIÓN DE SANCIÓN Y CUMPLIMIENTO**  
**SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE**

**GABRIELA ALEJANDRA BARRIGA MUÑOZ**, chilena, abogada, cédula de identidad número 16.098.686-7, actuando en representación según se acreditará en un otrosí de esta presentación, de **CORPORACIÓN PUELO PATAGONIA**, RUT N° 65.062.666-4, N°110695 de inscripción del Registro de personas jurídicas sin fines de lucro, ambos domiciliados en Imperial 680, Puerto Varas, Región de Los Lagos, la que tiene el carácter de **Interesado** en autos sobre **Procedimiento administrativo Sancionatorio** contra “Inversiones y Rentas Los Andes S.A.”, ROL N° D-073-2015; al señor Jefe de la División de Sanción y Cumplimiento, respetuosamente digo:

Respecto del escrito presentado por Inversiones y Rentas Los Andes S.A. (“IRLA”), el 14 de marzo de 2022- que no constaba en el sistema del expediente electrónico sino hasta el mes de diciembre de 2022- vengo en solicitar se tengan en consideración las circunstancias que se indicaran en la presente, para efectos de resolver la presentación de febrero de 2020 que da cuenta de la supuesta ejecución satisfactoria del Programa de Cumplimiento- presentación que no se encontraba en el expediente electrónico, sino hasta el mes de febrero de 2023, entendemos por motivos de organización interna de esta Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante “SMA”)- de modo que dicte una resolución que rechace la solicitud de Inversiones y Rentas Los Andes S.A. (en adelante “IRLA”) y resuelva que no ha habido ejecución satisfactoria del Programa de Cumplimiento Refundido y aprobado, y conforme a ello se reinicie el procedimiento sancionatorio, de acuerdo a los antecedentes que se desarrollan a continuación:

1. En el año 2010<sup>1</sup> la empresa Inversiones y Rentas Los Andes S.A. (“IRLA”) **comenzó a construir** el camino Río Manso, el **que actualmente se encuentra construido hasta el kilómetro 19,6**, considerando el km 0,0 en el inicio del Puente Cheyre<sup>2</sup>, Comuna de Cochamó, Provincia de Llanquihue, Región de Los Lagos.
2. En el año 2011, cuando la empresa Mediterráneo S.A. sometió a evaluación ambiental el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de generación hidroeléctrica denominado “Central de Pasada Mediterráneo”, de 210 MW de capacidad instalada, se mencionaba la existencia del denominado “Camino Privado”, el cual se extendía desde el Puente Juan Emilio Cheyre (ubicado aproximadamente a 12 Kilómetros al sur oriente del sector de Maldonado donde atraca la barcaza que atraviesa el lago Tagua-Tagua) **hasta el kilómetro 20,044**, el que se empalmaría con el denominado “Camino de Construcción”, esto es, comprendiendo el Camino Río Manso cuya primera sección va hasta el kilómetro 18,2 por el mismo trazado<sup>3</sup>. El **punto de captación** de la referida central hidroeléctrica, se ubicaba a un par de kilómetros aguas arriba del camino Río Manso construido por IRLA”, esto es, en el río Manso, sector la Junta, inmediatamente aguas debajo de la confluencia del río Torrentoso con el río Manso.

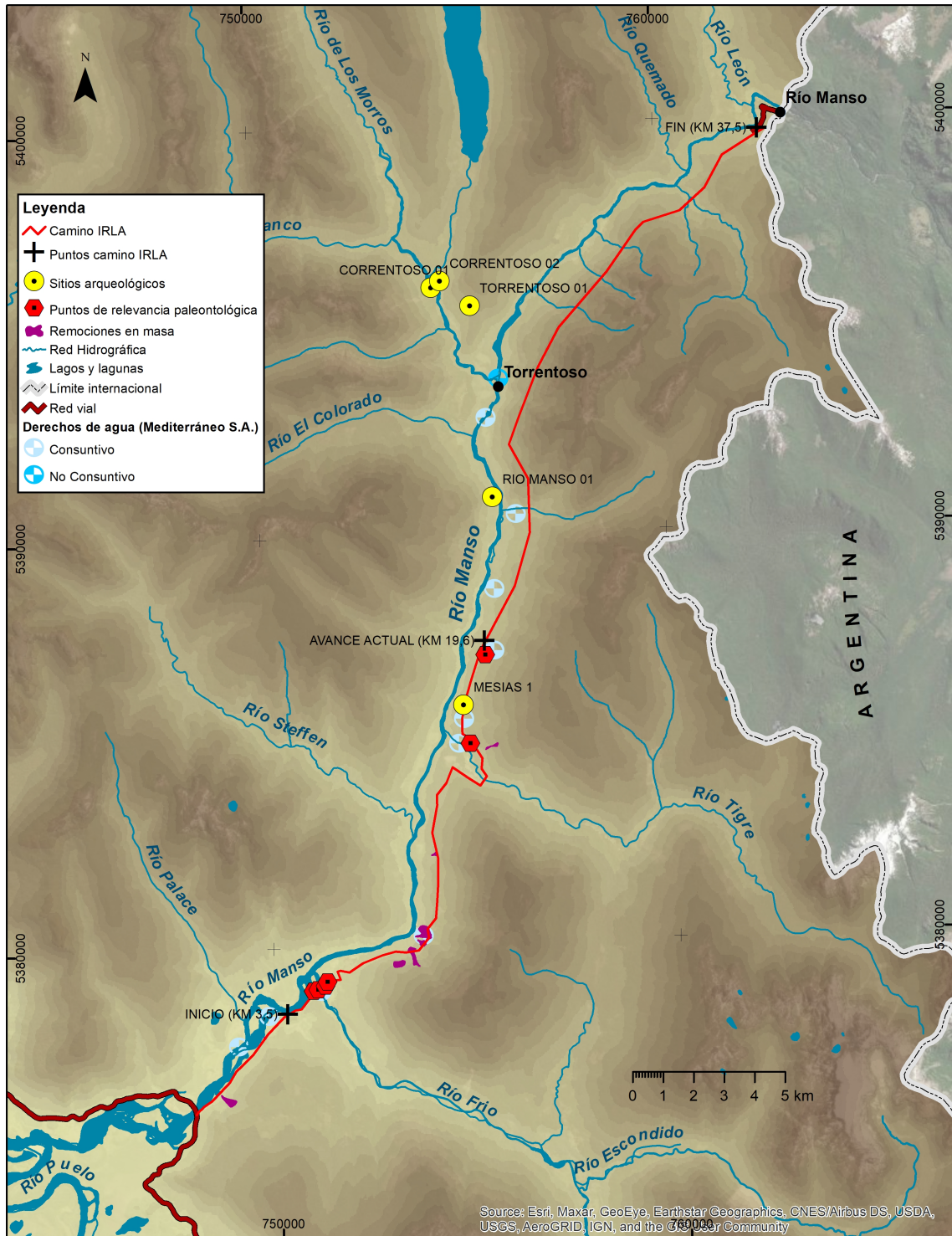
**Imagen N°1:** Da cuenta el avance actual de la construcción del Camino Río Manso, la ubicación de los sitios arqueológicos, puntos de relevancia paleontológica, los principales lugares donde se han producido fenómenos de remoción en masa producto de la construcción del camino y la ubicación de los derechos de aprovechamiento de agua de Mediterráneo S.A.

---

<sup>1</sup>Información aportada por IRLA en su informe de fecha 6 de julio de 2020, acompañado al procedimiento administrativo seguido ante el Comité de Ministros por falta de debida consideración de las observaciones ciudadanas: “*en el año 2010 IRLA **comenzó las labores para poder dar inicio a la construcción de un camino** cuyo objetivo es unir el puente General Emilio Cheyre con el sector de Paso El León, en la Región de Los Lagos. Dicho camino tiene por finalidad de dar conectividad y mayor valor a la Hacienda Pucheguín, terrenos de aproximadamente 150.000 hectáreas sin conectividad terrestres, facilitando y favoreciendo así el desarrollo de actividades agrícolas, forestales y turísticas en dicha hacienda*”.

<sup>2</sup> Información aportada por el Titular Inversiones y Rentas Los Andes S.A., el 28 de enero de 2016 en el marco del procedimiento sancionatorio D-73-2015.

<sup>3</sup> Punto 9.2.3 Caminos y huellas de Acceso del anexo 8 del Adenda 3, correspondiente a la actualización capítulo I Descripción del Proyecto: “**para acceder a la zona de la Central, se contempla la construcción de un camino permanente denominado “Camino de Construcción” de 12702.09 m de longitud, 6 metros de ancho, con franjas libres de 2 metros a cada lado, cuyas características permitirán el acceso y tránsito seguro de maquinaria y equipos. Este camino se inicia en el km 20.044 de un camino privado propiedad de un tercero**”. (destacado propio).



Fuente propia.

3. Entre los años 2013 y 2015, esta SMA recibió una serie de denuncias ciudadanas acerca del posible fraccionamiento del proyecto Central de Pasada Mediterráneo, por no considerar en su evaluación la construcción del Camino privado que estaba construyendo IRLA, por lo cual el 18 de julio de 2014, esta SMA mediante ORD. D.S.C. N°861 solicitó al Director del Servicio

de Evaluación Ambiental (“SEA”) de la Región de Los Lagos, un pronunciamiento sobre si el camino al que se referían las denuncias debía ingresar al Sistema de Evaluación Ambiental (“SEIA”), tomando en consideración que se emplazaría en la Zona de Interés Turístico denominada área de las cuencas de los ríos Puelo y Cochamó de la Región de Los Lagos.

4. El 3 de noviembre de 2015 mediante Of. Ord.Nº902 el Director del SEA Los Lagos, expresó que: *“el referido camino privado constituye una obra emplazada en la Zona de Interés Turístico Nacional, Áreas de la Cuenca de los Ríos Puelo y Cochamó de la Región de Los Lagos (...), y es de aquellos proyectos susceptibles de causar impacto ambiental de conformidad a lo dispuesto por el artículo 10 letra p) de la Ley 19.300 deberían ser evaluados ambientalmente”*, considerando que (i) el acto que la declaró dio cuenta de la necesidad de conservación o preservación de sus componentes ambientales, y la envergadura de la obra; (ii) y por los antecedentes proporcionados IRLA y Mediterráneo S.A.: *“el camino poseerá una carpeta de rodado de ripio y longitud en su Tramo 1 de 20.850 metros, el ancho promedio de la calzada será de 5,4 m, y el de la franja de despeje de 10. Contempla la construcción de 2 puentes con un total de 6 atravesadas de cursos de agua. El total de material a removerá alcanzará los 249.054 m3. En cuanto a las características del territorio donde se emplaza, se señala que el camino se inscribe en una topografía abrupta y agreste, en un sector caracterizado por ser estrecho y encajonado, ubicado en uno de los márgenes del río Manso.”*
5. Conforme a ello, en diciembre de 2015 la SMA en ejercicio de sus facultades de fiscalización de la normativa ambiental dispuestas en la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente contenida en el artículo segundo de la Ley Nº20.417 (“LOSMA”), mediante Res. Ex. Nº1 Rol D-73-2015, **formuló cargos en contra de Inversiones y Rentas Los Andes S.A.**, representada legalmente por Roberto Hagemann Gerstmann, por el hecho constitutivo de infracción que consistió en la construcción de un camino cuyo punto de partida se encuentra en la ruta V-721 a la altura del Puente Cheyre, en la Comuna de Cochamó, **al interior de la Zona de Interés Turístico Nacional de las Cuencas de los ríos Puelo y Cochamó de la Región de Los Lagos** (en adelante ZOIT Puelo-Cochamó) **ejecución para la cual la ley exige Resolución de Calificación Ambiental (“RCA”), por no contar con ella**, contraviniendo lo dispuesto en el artículo 35 letra b) de la LOSMA. Esta infracción fue calificada como **GRAVISIMA**, en virtud de la letra f) del numeral 1 del artículo 36 de la LO-SMA, todo lo cual dio lugar al presente procedimiento sancionatorio Rol D-73-2015.

6. El 21 de diciembre de 2015, la SMA de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 4 del art. 17 de la Ley 20.600, y en la letra d) del art. 48 de la LOSMA, ingresó al Tercer Tribunal Ambiental una **solicitud de autorización para la adopción de la medida provisional de detención de construcción del camino**, dado que durante la tramitación del procedimiento administrativo D-73-2015 la SMA había constatado un daño inminente al medio ambiente generado por IRLA, dando lugar al procedimiento S-8-2015. En la referida solicitud se indicó como **fundamento** de la medida provisional que: *“se está efectuando y se efectuará tala de bosque nativo en un área que tiene un alto valor paisajístico donde destacan ecosistemas del bosque templado húmedo, donde hay presencia de Alerces, monumento natural en peligro de extinción (...) A su vez, el camino en análisis resulta ser una obra de una envergadura de carácter mayor, al estar diseñada para permitir el tránsito de vehículos pesados y requerir el despeje y habilitación de más de 20 hectáreas de terreno, interviniendo con ello directamente suelo, bosques y ríos, componentes ambientales relacionados con los elementos considerados en la declaratoria como atractivos naturales a preservar, puesto que forman parte de patrimonio natural y los recursos turísticos del área. Lo anterior, sumado a la incertidumbre sobre el trazado que en definitiva tendrán los caminos (...) también permite afirmar que se producen, además, los efectos señalados en el artículo 11 letra b) de la Ley 19.300”*.
7. El 31 de diciembre de 2015 el Ilustre Tercer Tribunal Ambiental, considerando entre otras cosas, (considerando segundo): *“que existen riesgos de deslizamientos de material rocoso, procesos erosivos y contaminación acuática, en una zona caracterizada por la fragilidad del suelo, fuertes pendientes y alta pluviosidad invernal”* resolvió autorizar la medida provisional de detención de funcionamiento de la construcción del camino, y ordenó a la SMA adoptar las medidas destinadas a la corrección, seguridad o control que impidan la continuidad en la producción del riesgo denunciado, así como también el monitoreo y análisis específicos que ameriten. Conforme a ello, el 12 de enero de 2016, esta SMA mediante Res. Ex. N°20 **Ordenó decretar una serie de medidas provisionales**<sup>4</sup>, entre ellas, la del artículo 48 letra d de la LOSMA, esto es, la **detención del funcionamiento de las instalaciones**, considerando entre otras cosas que: *“Considerando 9: “se pudo constatar que en la*

---

<sup>4</sup> Entre ellas, medidas para la corrección, seguridad o control que impidan la continuidad en la producción del riesgo o daño, y programas de monitoreo y análisis específicos, de acuerdo a lo dispuesto en el art. 38 letra a) y f) de la LOSMA, **para impedir la continuidad de la producción del daño por parte de IRLA.**

*construcción del camino se está efectuando y se efectuará tala de bosque nativo, en un área que tiene un alto valor paisajístico donde destacan ecosistemas del bosque templado húmedo y donde hay presencia de Alerces (Fitzroya cupressoides), monumento natural en peligro de extinción. A su vez, el camino en análisis resulta ser una obra de una envergadura de carácter mayor, al estar diseñada para permitir el tránsito de vehículos pesados y requerir del despeje y habilitación de más de 20 hectáreas de terreno, interviniendo con ello directamente suelo, bosques y ríos, componentes ambientales relacionados con los elementos considerados en la declaratoria como atractivos naturales a preservar, puesto que forman parte de patrimonio natural y los recursos turísticos del área. Lo anterior, sumado a la incertidumbre sobre el trazado que en definitiva tendrán los caminos de Rentas e Inversiones Los Andes S.A. pretende construir en la zona, también permite afirmar, en principio, que se producen, además, los efectos señalados en el artículo 11 letra b de la Ley N°19.300.” Considerando 14: “ante la ausencia de una evaluación ambiental se configuran dos circunstancias que justifican la imposición de la medida provisional: primero, que sin una evaluación ambiental no es posible conocer todos los riesgos e impactos de un proyecto o actividad, cuya probabilidad de ocurrencia ya es asumida por el legislador; y segundo, dadas las características del proyecto y su susceptibilidad para generar daño ambiental y afectar la salud de las personas, sin una evaluación ambiental no podrán ser identificadas las condiciones o medidas para enfrentar los riesgos, eliminar o disminuir su probabilidad de ocurrencia.” Considerando 22: “(...) la ejecución de un proyecto al margen del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 8 y 10 de la Ley 19.300, es en sí misma una contravención que tiene la capacidad de generar un daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, ya que de antemano el legislador ha definido que se trata de proyecto o actividades “susceptibles de causar impactos o daños ambientales” e implica un alto riesgo de afectación hacia los componentes flora y fauna, suelos, esteros y relaciones ecosistémicas del área intervenida.”*

8. Luego, el 22 de enero de 2016, IRLA presentó un Programa de Cumplimiento destinado a cumplir la normativa ambiental en el procedimiento administrativo sancionatorio D-73-2015, el que fue aprobado el 28 de enero de 2016, mediante Res. Ex. N°4/Rol D-73-2015 de la SMA<sup>5</sup> la que corrigió de oficio algunas de sus acciones y solicitó la presentación de un **Programa de**

---

<sup>5</sup> Y además resolvió suspender el procedimiento administrativo sancionatorio D-73-2015.

**Cumplimiento Refundido** que las incluyera, el que fue presentado por IRLA el 8 de febrero de 2016, cuyo resultado esperado, es: *“obtener RCA Favorable que autorice la construcción del camino cuyo punto de partida se encuentra en la Ruta V-721 a la altura del puente Cheyre y **finaliza en el sector fronterizo de Paso el León, en la comuna de Cochamó**”*. Para lo cual IRLA propuso una serie de acciones, entre ellas (i) Acción N°1: Mantener detenida la construcción del camino; (ii) Acción N° 2: Ingresar proyecto de construcción del camino al SEIA; (iii) Acción N°3: Tramitar el proceso de evaluación ambiental ante el SEA y todos los servicios técnicos con competencia ambiental, hasta la obtención de la RCA Favorable; y (iv) Acción N°4: Proponer a la SMA e implementar medidas en ciertos sectores del camino referidos a todas las zonas con riesgos asociados, con el objeto de evitar posibles deslizamientos de material rocoso y procesos erosivos. Las medidas de ser necesario, incluirán medidas de ejecución o mantenimiento periódica.

9. En abril de 2017, satisfaciendo la obligación contenida en el PdC Refundido, IRLA que tenía un plazo de 14 meses que vencía en marzo de 2017, **decidió dividir el Proyecto en etapas**, sometiendo a evaluación ambiental la **primera sección del camino**- que es aquella respecto de la cual esta SMA formuló cargos, y que va entre el puente General Emilio Cheyre Toutin (km 0 del Proyecto) hasta el kilómetro 18,2, paralelo al río Manso, tramo que ya se encuentra construido en su gran mayoría, siendo necesario la ejecución de obras de regularización y término- argumentando en su EIA que a dicho momento, el Ministerio de Obras se encontraba en etapa de estudio, por lo que hacía falta definición en cuanto al diseño y trazado de la segunda sección del camino.
10. Conforme a ello, la evaluación ambiental de la **segunda sección del camino**, aquella que va entre el kilómetro 18,2 y el sector Paso El León, **fue postergada** hasta que existiera un mayor grado de avance de los estudios que se encontraba realizando el MOP para definir su trazado, siendo el objetivo de IRLA que el camino que en definitiva construya sea el más parecido al que el MOP pretende construir, con el objeto de que dicha entidad lo expropie una vez se encuentre construido. Por este motivo, IRLA asumió un compromiso con esta SMA de realizar la presentación de la segunda sección del tramo,

dentro de los 6 meses siguientes a que se obtuviera la aprobación ambiental de la primera sección del camino<sup>6</sup>.

11. De acuerdo al EIA, el Camino Río Manso consiste en la *“regularización y término de la construcción de un camino privado que une el puente General Emilio Cheyre Toutin con el sector Paso el León”*. En el EIA Camino Río Manso se evaluó la *“primera sección de dicho camino, esto es, aquella sección va entre el puente General Emilio Cheyre Toutin (km 0 del Proyecto) **hasta el kilómetro 18,2**, paralelo al río Manso. Este tramo ya se encuentra construido en su gran mayoría, pero adicionalmente resulta necesaria la ejecución de obras de regularización y término (puentes de los ríos Frio y Tigre y obras de mejoramiento de carpeta y contención). (...) Para mayor detalle a continuación se presenta una imagen referencial del trazado del camino propuesto.”*

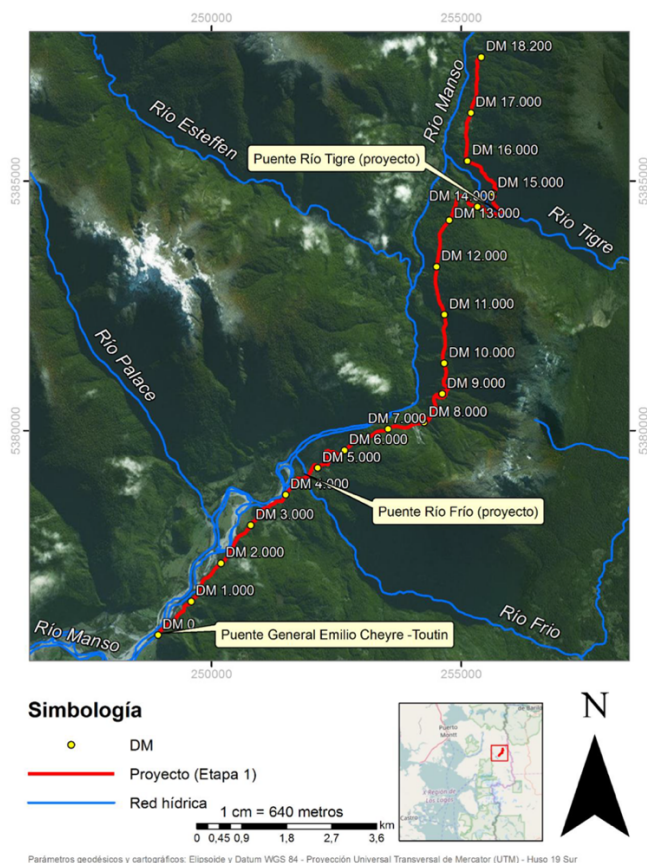
Cabe señalar que desde el km 0 y hasta el km 3,66, el camino – sin registro ROL - es de tuición de la Dirección de Vialidad del MOP y que además responde a la figura de un camino vecinal. El resto del camino pasa por predios privados, los cuales son de propiedad del titular y/o poseen servidumbres de paso.

**Imagen 2:** Esquema general del camino propuesto de acuerdo al EIA Camino Río Manso.

---

<sup>6</sup> Información obtenida del EIA Camino Río Manso, Capítulo 1, Descripción del Proyecto, página 8 y siguientes





De acuerdo a la evaluación ambiental “El Proyecto tiene como **finalidad** dar conectividad y mayor valor a la hacienda Pucheguín, terrenos de aproximadamente ciento cincuenta mil hectáreas que no poseían hasta ahora conectividad terrestre, facilitando y favoreciendo así el desarrollo de actividades agrícolas, forestales y turísticas en dicha hacienda. Asimismo, la construcción de este camino privado a lo largo de la hacienda Pucheguín permitirá **dar mejor conectividad** a la gente que actualmente vive a lo largo del camino, así como finalmente, en el sector denominado Paso El León. En este sentido, el proyecto, forma parte del camino que el MOP está desarrollando para un futuro paso fronterizo en una zona de Chile particularmente aislada, permitiendo así crear un flujo permanente con ciertas localidades de Argentina, favoreciendo de esa manera el desarrollo de actividades turísticas y económicas en la zona.”

12. El 15 de enero de 2010 el Servicio de Evaluación Ambiental X Región de los Lagos emitió el Informe Consolidado de Evaluación de impacto Ambiental (en adelante el “ICE”) y posteriormente, la Comisión de Evaluación, Región de Los Lagos (“COEVA”), calificó favorable el proyecto “EIA Camino Río Manso” mediante Resolución Exenta N°19 del 28 de enero de 2020 (“RCA Favorable” o “Resolución Exenta N°19/2020”), la que estableció como Tipología principal de evaluación, la **letra p) del artículo 10 de la LGBMA**, a

saber, el proyecto deberá someterse al SEIA por tratarse de la ejecución de obras, programas o actividades dentro de la **Zona de Interés Turístico o ZOIT “Cuenca de Río Puelo – Cochamó”**, considerada área colocada bajo protección oficial; además que se trata de un Proyecto o actividad se desarrolla por etapas; que se trata de un Proyecto o actividad que modifica un proyecto o actividad existente; que la **justificación de la localización del camino, estaba dada por la Hacienda Puchegúin**, para favorecer el desarrollo de actividades forestales, agrícolas y turísticas en dicha hacienda; que la Superficie del camino, sería de: *“53,3 hectáreas (32,6 hectáreas de obras permanentes y 20,7 hectáreas de obras temporales)”*<sup>7</sup>.

13. La RCA Favorable consideró como Compromiso Ambiental Voluntario *“Ingreso al SEIA de la segunda sección del camino”*: *“Ingresar a evaluación ambiental la segunda sección del camino, la cual continúa desde el **km 18,2 hasta el sector de Paso El León**. Dar cumplimiento a lo establecido en el Programa de Cumplimiento presentado a la SMA en el marco del procedimiento sancionatorio D-073- 2015”*.
14. El 17 de marzo de 2020, se interpusieron 14 recursos de reclamación administrativa ante el Comité de Ministros del artículo 20 de la Ley 19.300, en relación al artículo 29 del mismo cuerpo normativo, en contra de Resolución Exenta N°19/2020, por estimar que había observaciones ciudadanas que no fueron debidamente consideradas.
15. Durante el procedimiento de reclamación, el Director Ejecutivo del SEA en calidad de secretario del Comité de Ministros, solicitó el pronunciamiento de los órganos sectoriales competentes, a lo cual evacuaron sus informes los siguientes:
  - (i) SUBPESCA, oficio ordinario N° 082, de 26 de agosto de 2020;
  - (ii) CONAF, oficio ordinario N° 455, 31 de agosto de 2020;
  - (iii) SERNATUR, oficio ordinario N° 430, de 10 de septiembre de 2020;
  - (iv) La Subsecretaría de Transportes, oficio ordinario N° 4347, de 21 de septiembre de 2020;
  - (v) DGA, oficio ordinario N° 427, de 30 de septiembre de 2020;
  - (vi) SERNAGEOMIN, oficio ordinario N° 1786, de 10 de noviembre de 2020;
  - (vii) La Subsecretaría de Medio Ambiente, oficio ordinario N° 211048, de 31 de marzo de 2021.

---

<sup>7</sup> RCA Favorable, página 3.

- (viii) La Dirección Regional del SEA de la Región de Los Lagos, oficio ordinario N° 20211010282, de 5 de marzo de 2021.
  - (ix) El Consejo de Monumentos Nacionales **no evacuó su pronunciamiento**, siendo que el Director Ejecutivo del SEA, en su calidad de secretario del Comité de Ministros le solicitó mediante oficio ordinario N° 202099102400 de 30 de julio de 2020, solicitud que le fuera reiterada mediante oficio ordinario N°202099102753 del 23 de diciembre de 2020.
16. Por su parte, IRLA emitió un informe en julio 2020, de conformidad con lo ordenado por la Resolución Exenta N°20209910382, de fecha 25 de mayo de 2020, indicando sus argumentos de hecho y de derecho en relación con los 14 recursos de reclamación. En dicho Informe IRLA señaló entre otras cosas, que los **Reclamantes insisten en vincular el proyecto del camino con la Central de Pasada Mediterráneo**, siendo que el proyecto de la central no cuenta con RCA desde el mes de diciembre del año 2017 cuando la Corte Suprema ratificó el fallo del Tercer Tribunal Ambiental que dejó sin efecto la RCA. Sobre ello cabe puntualizar que, el 13 de octubre de 2022 se publicó un decreto del Ministerio de Energía (se acompaña en un otrosí de esta presentación) en el que se accedió a la solicitud de Mediterráneo S.A. realizada en mayo de 2022 ante dicho ministerio, sobre ampliar el plazo de inicio de obras de la concesión definitiva para establecer la línea de transmisión eléctrica, en la que Mediterráneo S.A., argumentó que hasta la fecha no ha logrado contar con una RCA Favorable para el proyecto de generación de energía eléctrica Central de Pasada Mediterráneo, y **que se encuentra buscando que el Servicio de Evaluación Ambiental se pronuncie acerca de la factibilidad de reanudar el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto, hasta la etapa que permita arreglar los vicios que acarrearón la nulidad de su RCA.** Conforme a ello, mediante Resolución 22 de noviembre de 2022 el SEA Los Lagos (se acompaña en un otrosí de esta presentación) estableció que la RCA N°128 de 2014 que calificó ambientalmente favorable el EIA del Proyecto Central de Pasada Mediterráneo **“ha perdido su ejecutabilidad al haber sido anulada”**, al igual que la resolución exenta N°105 de 2016 del Comité de Ministros, por lo tanto, resolvió DAR CUMPLIMIENTO a la sentencia del Tercer tribunal Ambiental de 17 de noviembre de 2016, y DEJAR CONSTANCIA en el expediente de evaluación de la anulación de la RCA y la decisión del Comité de Ministros.

17. Lo anterior es relevante considerando que se trata de un camino que se construyó para llegar a la bocatoma de una Mega Central hidroeléctrica que no se logró construir, y que con ocasión de la ejecución de un Programa de Cumplimiento en un procedimiento sancionatorio que lo compelió a evaluar ambientalmente la construcción del camino, vemos que se trata de un camino que se transformará en un Paso Internacional, y que el EIA Camino Manso la evaluación de los impactos se efectuó considerando que **el ancho del trazado del camino es “reducido”**, siendo del caso que esta SMA ha sido considerado que se trata de *“una obra de envergadura de carácter mayor”*<sup>8</sup> que tienen un **ancho de 7 metros de calzada, más 3 metros de berma, y ha tenido constantemente eventos de remoción en masa.**
18. El 28 de febrero de 2022 mediante Resolución Exenta N° 202299101159- 2022 dictada por el Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental, Secretario del Comité de Ministros señalado en el artículo 86 de la LBGMA, resolvió **rechazar** los 14 recursos de reclamación interpuestos y **modificar de oficio la Res. Ex. N°19 del 28 de enero de 2020 de la Comisión de Evaluación de la Región de Los Lagos de la siguiente manera:** *“2.1. Modificar el Considerando N° 6.1., eliminando los impactos no significativos “Pérdida y fragmentación de hábitat para fauna nativa ET-FFT-CON-01” y “Perturbación de la fauna nativa ET-FFT-CON-02” e identificarlos como impactos significativos, trasladando sus descripciones al Considerando 5 a continuación del impacto ambiental “Activación de procesos erosivos MF-EDA-CON-03”, y antes de la descripción del impacto ambiental “Pérdida de individuos de fauna nativa ET-FFT-CON-03”, entendiéndose que se les aplicarán las medidas propuesta para este último impacto significativo. 2.2. Modificar en toda la resolución exenta N° 19, de 28 de enero de 2020, cualquier referencia que se haga a los impactos señalados en el Considerando No 6.1. de la misma, entendiéndose que se califican como impactos significativos.”* (destacado propio).
19. De acuerdo con el artículo 20 en relación al inciso final del artículo 29, de la Ley N°19.300, artículo 17 N° 6 de la Ley 20.600 y el artículo 81 del Decreto Supremo N°40 de 2012 del Ministerio del Medio Ambiente que establece el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“RSEIA”), en contra de la resolución que rechazó los 14 recursos de reclamación administrativa, se interpuso una **acción de reclamación de ilegalidad** ante el

---

<sup>8</sup> SMA, en solicitud de autorización para la adopción de la medida provisional de detención de construcción de camino Rol S-8-2015 del Tercer Tribunal Ambiental.

Tercer Tribunal Ambiental Rol R-38-2022, la que fue admitida a trámite el 20 de abril de 2022, y que **actualmente se encuentra en estado de relación**.

20. Por lo tanto, **no es cierto** lo señalado en la solicitud efectuada por IRLA en escrito de marzo de 2022, acerca de que la Resolución del Director Ejecutivo del SEA que rechazó los recursos de reclamación (PAC) ratifica la legalidad de la RCA N°19/2020, **toda vez que dicha resolución ha sido impugnada en sede judicial y se encuentra en trámite**, como se argumentó, de modo que, mal puede IRLA haber dado íntegro cumplimiento a la acción N°3 del PdC.
21. Volviendo al procedimiento sancionatorio de autos, cabe señalar que el 28 de agosto de 2017 cuando IRLA presentó un escrito por medio del cual expuso una serie de consideraciones en relación con los argumentos esgrimidos por la Corporación Puelo Patagonia para justificar su solicitud de declarar incumplido el Programa de Cumplimiento, indicó que el proyecto asociado al segundo tramo del camino, sería ingresado una vez que se defina el trazado del mismo, **lo que debiese ocurrir en diciembre del año 2018**, de acuerdo a lo previsto en las Bases de Licitación del MOP, e indica que el ingreso de dicha segunda etapa no quedará otorgada al arbitrio de la empresa, toda vez que corresponde a un compromiso asumido no solo ante la SMA sino también en el marco del EIA ingresado, en el que se asumió formalmente el compromiso de ingresar, dentro de los 6 meses siguientes a aprobado el proyecto, un segundo EIA por el tramo restante.
22. Sobre dicha solicitud esta SMA se pronunció en Res. Ex. N°10/Rol D-73-2015, respecto de la evaluación ambiental del Camino Río Manso por etapas, en el sentido de que, tal como se indica en el art. 7 letra b del Reglamento sobre Programas de Cumplimiento, Autodenuncia y Planes de Reparación, el PdC debe permitir cumplir satisfactoriamente con la normativa ambiental que se indique así como abordar los efectos negativos generados por el incumplimiento. En ese sentido, el objetivo ambiental sustantivo del PdC objeto de análisis, corresponde a la regularización de las obras que constituyen el camino actualmente construido y que el tramo proyectado- que aún no presenta obras- también sea evaluado ambientalmente de forma previa a su construcción. De este modo, el PdC en comento no tiene por objeto forzar la construcción de un camino y definir los plazos para ello, sino asegurar la regularización del tramo construido y la evaluación ambiental del tramo proyectado de forma previa a su construcción.

*“31. Que, en relación a lo anterior, cobran relevancia los nuevos antecedentes que fueron puesto en conocimiento de esta Superintendencia por la empresa, respecto a*

que el MOP realizó una licitación pública que tiene por objeto definir el trazado y las características de un camino internacional al interior de la Zona de Interés Turístico que conectará a Chile y Argentina a través del Paso El León. En efecto, consideración la intención del Estado de construir un camino al interior de la ZOIT, no sería adecuado para los fines de proteger el interés turístico y ambiental de la zona, que IRLA construya un camino y que con posterioridad el MOP deba construir uno adicional, en circunstancia que, con la debida coordinación, se podría construir un solo camino.

32. (...) En consecuencia, **la evaluación ambiental previa del segundo tramo del camino- compromiso voluntario- contará con un instrumento de gestión ambiental que la hará susceptible de ser fiscalizada directamente por parte de esta Superintendencia** y su realización no quedará al arbitrio de la empresa.

33. Que, de este modo, por medio del EIA Camino Río Manso, aun cuando éste aplace la evaluación ambiental del segundo tramo, se logrará regularizar el tramo efectivamente construido, así como evaluar el posterior, **una vez que el MOP defina adecuadamente su trazado.**

34. Que, por lo analizado precedentemente, esta Superintendencia considera que el EIA Camino Río Manso, en lo que a evaluación ambiental del camino en dos etapas se refiere, permite dar cumplimiento al resultado esperado del programa de cumplimiento.”

23. Respecto a la definición del trazado, y los estudios que está realizando la Dirección de Vialidad del MOP para la segunda etapa del Camino Río Manso, se puede advertir que en cuanto a sus características el primer tramo ya construido por IRLA, es de estándar básico y tiene un ancho transitable variable entre 4 y 7 metros, se ubica en la cuenca del Río Manso a media ladera y con características montañosas, tiene cortes de mediana y gran altura, muy heterogéneos en cuanto a su estabilidad, desde cortes en TC y hasta roca firme, pasando por muchos sectores de taludes inestables con desprendimientos de material, gran parte de ellos roca meteorizada alterada por la apertura del camino, por lo que el **sostenimiento de taludes es esencial en el diseño.** Y de acuerdo a los antecedentes acompañados por el MOP como se indicará a continuación, el trazado tiene un **ancho de 7 metros de calzada, más 3 metros de berma.**

24. El 02 de agosto de 2016 mediante Res. D.V. N°396 **Dirección de Vialidad del MOP**, aprobada el 24 de agosto de 2016, aceptó la propuesta para estudio que indica, aprobando los Términos de Referencia y Anexos, que forman parte de las Bases de Concurso para contratar la ejecución del Estudio de Ingeniería

Mejoramiento Conexión Vial Puente Cheyre- Paso Río Manso, Cochamó Región de los Lagos y aceptando la Propuesta de la empresa Consultora R&Q Ingeniería S.A., conforme a ello, se otorgó el Contrato del referido estudio, cuyo objetivo principal es generar un proyecto de Ingeniería de camino fronterizo de aproximadamente 37 km de longitud, que cumpla con un estándar adecuado que satisfaga la demanda del tránsito internacional, considerando la viabilidad territorial y ambiental del proyecto, y que además sirva de conectividad para los habitantes de las localidades aledañas dentro del territorio nacional.

De acuerdo a los Términos de Referencia de las Bases, la descripción del proyecto: *“corresponde al mejoramiento y construcción de la conexión vial a lo largo del Río Manso entre el puente Cheyre y el paso fronterizo. (...) A partir del Puente cheyre, se encuentra el inicio del Estudio, en la intersección del camino a Llanada Grande con el camino de penetración al costado sur-oriente del Río Manso (ver imagen N°1).*

*Desde este punto se deben recorrer aproximadamente 35 km, hasta llegar al punto final del estudio en el paso Río Manso, límite con Argentina.*

*Aproximadamente en sus primero 17 km, se encuentra construido el camino de la Central Hidroeléctrica Mediterráneo, que tiene características geométricas restringidas en gran parte de su longitud, con algunos sectores de fuertes pendientes, trazado sinuoso, con curvas horizontales restrictivas y verticalmente ondulado. Este camino construido en estándar básico tiene un ancho transitable variable entre 4 y 7 metros, se ubica en la cuenca del Río Manso a media ladera y con características montañosas. Transita desde 60 m de altura aprox. En su punto inicial alcanzando los 500 m de altura aprox a los 11 km de recorrido. Las alturas máximas del trazado en estudio son aproximadamente 600 m acercándose a la frontera.*

*A lo largo de todo el camino construido se observan cortes de mediana y gran altura, muy heterogéneos en cuanto a su estabilidad, desde cortes en TC y hasta roca firme, pasando por muchos sectores de taludes inestables con desprendimientos de material, gran parte de ellos roca meteorizada alterada por la apertura del camino (ver imágenes N°2, N°3 y N°4). El sostenimiento de taludes es esencial en el diseño sobre todo si se considera que el trazado tenderá a ser corregido geométricamente, aumentando la superficie de corte.*

*Dada la característica montañosa sumada al volumen de tránsito esperado, se espera estudiar el camino con restricciones geométricas y velocidades de operación bajas, considerando las recomendaciones de diseño para caminos de bajo tránsito de la Dirección de Vialidad.*

*Es importante estudiar la cuenca del Río Manso para determinar la demanda de obras de saneamiento y drenaje, teniendo en cuenta la gran cantidad de quebradas que cruza el camino y la magnitud de las laderas de montaña. En los primeros 4.500 m el camino existente se desarrolla a una cota cercana a la del Río Manso, por lo que en algunos sectores se deberá estudiar la protección del camino con proyectos de defensas fluviales. En el km 4,5 se cruza el Río Frío, con un cauce de ancho 40 m aprox., por lo que se requiere proyectar un puente de 50 m aprox de longitud (ver imagen N°5). A partir de este punto el camino comienza su ascenso alejándose de la cota del Río Manso.*

*Debido a las condiciones del terreno, en todo el tramo se estima que pueden ser necesarios 6 nuevos puentes. El Consultor estudiará en primera instancia la posibilidad de abordar algunos de estos a través de obras tipo.*

*Desde el camino existente y hasta el paso fronterizo, se debe desarrollar el proyecto en una longitud de 18 km. En este tramo sólo es posible encontrar huellas para el tránsito peatonal y animal. En la Etapa de Diagnóstico y Proposición de Alternativas, el Consultor estudiará la conveniencia de desarrollar el camino por el lado Suroriente del Río Manso o bien por el lado Norponiente.”*

25. Respecto al supuesto cumplimiento satisfactorio del PdC Refundido, cabe señalar que en cuanto a la acción N°4 “Proponer a la SMA e implementar medidas en ciertos sectores del camino referidos a todas las zonas con riesgos asociados, con el objeto de **evitar posibles deslizamientos de material rocoso y procesos erosivos**. Las medidas de ser necesario, incluirán **medidas de ejecución o mantención periódica.**” **Siendo del caso que es de público conocimiento que han seguido ocurriendo derrumbes como se indicará a continuación.**
26. Consta en el marco de este procedimiento administrativo sancionatorio D-73-2015, que esta SMA ofició al Ministerio de Obras Públicas para que informara respecto a una serie de temas, información que fue entregada el **2 de febrero de 2018** mediante Ord. N°118, en el cual se puede advertir que: “*la Dirección de Vialidad ha realizado estudios viales relacionados con una conexión fronteriza, por el valle de Cochamó y por El Manso desde el año 2005, realizándose inicialmente un Anteproyecto avanzado por la ladera poniente de la Cuenca del Manso (se adjunta plano ilustrativo; ver anexos). Actualmente, en las primeras etapas de este estudio de ingeniería se realizó un estudio comparativo entre ambas laderas en la Cuenca del Manso, siendo más conveniente técnica, ambiental y económicamente realizar el estudio de detalle por la ladera oriente, lo cual actualmente está en desarrollo. El punto c) se refiere a una reunión que se llevó a cabo en octubre 2016 con los representantes*



de la Constructora IRLA S.A., en la cual se trataron temas generales y sobre los alcances de las obras que se estaban ejecutando por parte de esta, los cuales según se dijo, formaban parte de una iniciativa privada relacionada con la habilitación de un camino predial hasta el Paso El León. También se aclaró el tema de los permisos requeridos para desarrollar actividades en el marco de nuestro Estudio, considerando que se debían realizar principalmente dentro de terrenos privados, los cuales estaban encargados por los propietarios de los mismos a los representantes de la Constructora IRLA S.A. (se adjunta Ord. N°11.172 del 24.10.2016; ver anexos). Cabe señalar, que **los terrenos por donde principalmente se desarrollará el trazado de este camino fronterizo, son privados y pertenecen al Fundo Pucheguin de 230.000 has (se adjunta plano; ver anexos)**” (destacado propio).

Respecto a lo que se refiere a la definición del trazado del camino a proyectar, el MOP señaló: “es necesario aclarar que ese tema se abordó para tener conocimiento de lo que se encontró en visitas a terreno, lo cual corresponde a un camino básico de bajo estándar de aproximadamente 14 km de longitud e interrumpido en el río Frío (km 4,5). Posterior a los 14 km iniciales, se apreciaban algunas obras de apertura de camino, **pero no transitables por falta de conexión en la zona del río Tigre (km 14)**. Con este escenario inicial, y **considerando las características topográficas de la zona que son bastante accidentadas**, los estudios de ingeniería realizados en las distintas áreas y los criterios de diseño de trazado geométrico utilizados han sido independientes de los objetivos específicos de IRLA (a excepción del tramo ya construido, que se pretende aprovechar para nuestro diseño pero en consecuencia de nuestros objetivos), cumpliendo con lo que exigen las Bases del Estudio de Ingeniería y considerando los alcances y objetivos de la Dirección de Vialidad para proyectar obras viales, **los cuales permitirán a futuro construir un camino internacional que contenga los estándares adecuados para ello** (se adjunta perfil y proyección virtual de calzada; ver anexos). El estudio estará en desarrollo aproximadamente hasta fines del año 2019, abordando áreas de ingeniería, tales como, Geotecnia, Hidrología e hidráulica, (...). la denominada **segunda parte del trazado**, que se desarrolla aproximadamente desde el km 14,0 al km 37,0 (sector en que no existe camino), el MOP en este tramo ha generado la ingeniería en forma totalmente autónoma, con conocimiento de las proposiciones de camino desarrollados por IRLA para conectar con la posición de la proyectada Central de Paso Mediterráneo, y que al respecto se puede indicar que **los trazados no son coincidentes**, porque no tienen un objetivo común, ni tampoco los mismos criterios de diseño vial al no ser concurrentes en el estándar aplicado, lo que se verá reflejado finalmente en el resultado de la inversión por km considerada por el MOP para el camino fronterizo.

5. (...) este proyecto de Camino Internacional que está desarrollando el MOP, es preciso indicar que una vez **terminado (fines del año 2019)**, este pasará a formar parte de la cartera de proyectos nacionales posibles de licitar, y que su posibilidad de construcción dependerá de las priorizaciones regionales y de los recursos disponibles para ejecutar este tipo de obras viales, razones por las cuales no es posible indicar probables fechas para el inicio de la ejecución de las obras en este proyecto."

Finalmente, el MOP indicó que "la relación del MOP con dicha empresa en el marco de este Estudio, solo se limita a los objetivos de la participación ciudadana, **sin existir trabajo en conjunto alguno para definir el diseño del proyecto vial.**"

Lo anterior quiere decir que el camino que está proyectando el MOP es independiente del camino de IRLA, entonces ¿por qué se ha permitido suspender la evaluación ambiental del segundo tramo si es que se trata de caminos independientes?

27. Por su parte, lo referido a los estudios del segundo tramo (documentos que se acompañan en un otrosí de esta presentación), **consta que ha habido una serie de atrasos que han ameritado la ampliación de los plazos, y que ya van 5 años desde que deberían haber terminado, debido a que la empresa contratista no ha podido hacer todos sus estudios entre otras cosas por derrumbes que han cortado los caminos impidiendo el paso:** así, mediante Resolución D.V.Nº64 del 03.05.2017 que deja sin efecto Resolución D.V. Nº19 de fecha 10.02.2017 sin tramitar y aprueba Convenio Ad – Referéndum de fecha 28.12.2016 y Addendum de fecha 31.03.2017. La Resolución D.G.O.P. ( E ) Nº1798 del 16.05.2017 que dispone la realización de proceso de Consulta Indígena. La Resolución D.V. Nº109 del 11.07.2017 que aprobó Convenio Ad Referéndum de fecha 20.02.2017, considerando que "se requiere **ampliar el plazo** de la etapa Ingeniería Básica para Anteproyectos, dado que se produjeron problemas para desarrollar las Etapas 2.1.1 "Referenciación Topográfica" 2.1.3 "Informe de Autocontrol Topográfico y 2.1.10 "Implementación Consulta Indígena"; con lo cual se modificó el Estudio de Ingeniería, en el sentido de aumentar el plazo parcial, en 90 días adicionales de las etapas que ahí se indican, y se generaron tres nuevas Etapas, consecuentemente el nuevo plazo total del contrato quedó fijado en 990 días corridos.

Dicho Convenio dispone entre otras cosas que:

"4. (...) en la ejecución de la Ingeniería Básica para Anteproyecto, específicamente las Etapas de los Estudio Topográficos, 2.1.1 "Referenciación Topográfica" y 2.1.3 "Informe de Autocontrol Topográfico", han surgido problemas impidiendo su desarrollo normal, los cuales principalmente están relacionados con la existencia **de vegetación muy densa**

*de alta montaña, la cual está compuesta principalmente de árboles nativos y gran cantidad de arbustos. Además, los propietarios de los terrenos por donde se desarrolla este proyecto de camino nuevo, especialmente en el tramo comprendido entre los km 15 y km 35 aprox., se han negado el permiso para la tala y roce de árboles, medida que impide el despeje de las zonas de trabajo, imposibilitando con ello poder obtener visuales de medición topográfica (...) Esta situación no permite cumplir cabalmente algunos aspectos de los términos de Referencia para esta área, los cuales están contenidos en las Bases de este Estudio de Ingeniería.*

*(...) 6. Según lo expuesto en los puntos anteriores de este Convenio, la metodología original del contrato sólo es posible aplicarla en los primeros 15 km de los 35 km de longitud del camino (...)*

*En el tramo siguiente, desde el km 15 al km 35, **no se puede ejecutar la referenciación topográfica** tal como se solicita en las Bases por la dificultades que se explican en pto. N°4 de este Convenio, generándose por ello una nueva Etapa para este tramo denominada "2.1.1.a Referenciación Topográfica modificada tramo 15 al km 35", la que se regirá por nuevos Términos de Referencia que se incluyen en este convenio.*

*(...) 8. Se extenderá el plazo de vigencia de la garantía constituida....*

*9. En todo lo no modificado por el presente Convenio, se mantienen plenamente vigentes las disposiciones del contrato original."*

28. La Resolución D.V. N°62 del 23.02.2018, en la que la Dirección de Vialidad en referencia al Estudio de Ingeniería Mejoramiento Conexión Vial Puente Cheyre- Paso Río Manso, Cochamó, Región de Los Lagos, aprobó la modificación de contrato, y considerando que "**debido a la precipitaciones ocurridas entre los meses de noviembre y enero, no se ha podido avanzar en las actividades de Ingeniería Básica. A ello se suma algunos derrumbes que han interrumpido los senderos, impidiendo el desplazamiento por el sector, por lo que se requiere de un aumento del plazo total del estudio de 60 días corridos**", y resolvió mediante D.V.N°62 Aprobar Convenio Ad Referéndum N°3 entre Vialidad y la empresa Consultora R&Q Ingeniería S.A., de fecha 05.02.2018, para modificar el estudio referido, en el sentido indicado, a saber, se indica:

*"2. Este estudio se está realizando para generar un proyecto vial de un camino internacional nuevo que una el sector del Puente Cheyre con el Paso Internacional Río Manso. El sector donde se desarrolla este estudio es de **terrenos privados, de alta montaña, de difícil acceso, de topografía abrupta, con altas pendiente longitudinales y transversales, con quebradas bastante profundas y cauces de torrentes caudalosos**. Esta condición, ha implicado a nivel de Anteproyecto, el diseño de importantes obras viales, como por ejemplo y siendo las principales, 37,4 km*

de diseño de **camino nuevo de alta montaña y a media ladera**, siete estructuras mayores (puentes definitivos), evaluación de **dos túneles**, diseño de taludes de corte en terrenos inestables, y además cabe mencionar en forma especial **la importancia del movimiento de tierra y de roca que se genera**. Todas estas obras proyectadas y otras, significan altos costos de implementación de infraestructura vial para esta nueva ruta internacional. (...)

3. Para obtener una buena definición de las obras viales diseñadas a nivel de anteproyecto, es necesario que la etapa 4.1 Ingeniería Básica para Estudio Definitivo sea desarrollada plenamente, especialmente los principales trabajos de terreno relacionados con el **área de topografía y mecánica de suelos**.

Estas actividades principales mencionadas, **no se han podido desarrollar a plenitud debido a que las condiciones climáticas que han sido adversas, primando lluvias de alta intensidad y de larga duración durante los meses de noviembre a enero**, y han implicado una dificultad mayor en el avance de la extracción de datos en terreno para ambas especialidades.

Por el efecto de las lluvias, y considerando lo abrupto de la zona, también en el sector en estudio **han ocurrido algunos derrumbes y deslizamientos de laderas de cerros**, que han cortado en algunos sectores los senderos y huellas troperas existentes **especialmente en las quebradas, impidiendo con ello los desplazamientos a pie o en caballo por la zona**. Lo anterior ha dificultado el desarrollo normal de cualquier tipo de trabajo en terreno, anulando de esta forma la posibilidad de cumplir a cabalidad el avance programado de estas actividades de terreno. (...)

5. (...) dado que resulta muy importante realizar satisfactoriamente la etapa 4.1. de Ingeniería Básica para Estudio Definitivo, la cual define los lineamientos de diseño a seguir para la siguiente etapa de proyecto Definitivo, se conviene con el CONSULTOR un aumento de plazo parcial de 60 días corridos (...).

6. Consecuentemente con lo indicado, el plazo total de estudio se modifica de 990 a 1050 días corridos, lo que se representa en el Cronograma de Actividades modificado adjunto de fecha 5 de febrero de 2018."

29. En ese sentido, **si es están ocurriendo eventos de remoción en masa que han atrasado los estudios del segundo tramo, no es cierto que el Proponente está cumpliendo con la ejecución de la acción N°4 de PdC Refundido**, que consagra el deber de la empresa de prevenir e impedir deslizamientos de material rocoso y procesos erosivos.

**POR TANTO**, solicitamos al fiscal instructor de la División de sanción y cumplimiento, de esta Superintendencia del Medio Ambiente, que resuelva que no ha habido ejecución satisfactoria del Programa de Cumplimiento Refundido y aprobado, y conforme a ello se reinicie el procedimiento sancionatorio.

**PRIMER OTROSI**: Vengo a acreditar personería acompañando una copia autorizada con vigencia del 7 de diciembre de 2022 del Mandato otorgado por escritura pública de fecha 3 de febrero de 2016 en la Notaria de Puerto Varas de don Bernardo Espinosa Bancalari. Además, vengo a solicitar que todas las resoluciones de este expediente sean notificados a los e-mails [gabrielabarriga@gmail.com](mailto:gabrielabarriga@gmail.com), [josefina@puelopatagonia.cl](mailto:josefina@puelopatagonia.cl), [andres@puelopatagonia.cl](mailto:andres@puelopatagonia.cl)

**SEGUNDO OTROSI**: Vengo a acompañar los siguientes documentos:

- Decreto del Ministerio de Energía publicado el 13 de octubre de 2022 en el que se accedió a la solicitud de Mediterráneo S.A. realizada en mayo de 2022 ante dicho ministerio, sobre ampliar el plazo de inicio de obras de la concesión definitiva para establecer la línea de transmisión eléctrica.
- Copia de Resolución 22 de noviembre de 2022 el Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Los Lagos.
- Copia de la Res. D.V. N°396 de 02 de agosto de 2016 mediante aprobada el 24 de **agosto de 2016**, de la Dirección de Vialidad del MOP, que aceptó la propuesta para estudio, aprobó los Términos de Referencia y Anexos.
- Copia de las Bases de Concurso para contratar la ejecución del **Estudio de Ingeniería Mejoramiento Conexión Vial Puente Cheyre- Paso Río Manso, Cochamó Región de los Lagos.**
- Copia de la Resolución D.V. N°109 del 11.07.2017 que aprobó Convenio Ad Referéndum de fecha 20.02.2017.
- Copia de la Resolución D.V. N°62 del 23.02.2018, en la que la Dirección de Vialidad en referencia al Estudio de Ingeniería Mejoramiento Conexión Vial Puente Cheyre- Paso Río Manso, Cochamó, Región de Los Lagos, aprobó la modificación de contrato.
- Copia Manual de buenas prácticas para la extracción de áridos desde cauces naturales.
- Copia 3 papers científicos de F.L. Pedrozo, sobre la calidad de agua del río Manso.