

En lo principal: interpone recurso de reclamación del artículo 29 de la ley N° 19.300 en contra de la resolución de calificación ambiental que indica; **Primer otrosí:** acompaña documentos; **Segundo otrosí:** acredita personería; **Tercer otrosí:** forma de notificación.

Honorable Comité de Ministros.

Eduardo Silva Aranguiz, chileno, casado, contador público y auditor, cédula de identidad N° 9.401.810-2, gerente general de **Empresa de Transporte Ferroviario S.A.** (en adelante, “**FERRONOR**”), sociedad del giro de su denominación, rol único tributario N° 96.545.600-7, ambos domiciliados para estos efectos en calle Huérfanos N° 587, oficina 301, comuna de Santiago, al Honorable Comité de Ministros establecido en el artículo 20 de la ley N° 19.300, respetuosamente, digo:

Que, en la representación que invisto, encontrándome dentro de plazo y conforme a lo establecido en el artículo 29, en relación con el artículo 20, ambos de la ley N° 19.300, por medio del presente vengo en interponer **recurso de reclamación** en contra de la Resolución Exenta N° 20260500160, de fecha 27 de mayo de 2026, de la Comisión de Evaluación de la Región de Valparaíso (la “**Resolución Reclamada**”), que calificó de forma ambientalmente favorable el Estudio de Impacto Ambiental (“**EIA**”) del proyecto “**Habilitación Extensión Metro Valparaíso Quillota - La Calera**” (el “**Proyecto**”), cuyo titular es la **Empresa de los Ferrocarriles del Estado (“EFE”)**, por cuanto las observaciones formuladas por FERRONOR durante el proceso de participación ciudadana no fueron debidamente consideradas, en los términos exigidos por la ley N° 19.300 y el decreto N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“**RSEIA**”).

La Resolución Reclamada fue notificada a todos quienes presentamos observaciones al EIA y a su Adenda por medio de un aviso publicado en el Diario Oficial del 3 de junio de 2026, en cumplimiento de lo dispuesto por el inciso final del artículo 91 del RSEIA. Por ello, el plazo para interponer este recurso de reclamación expira el 17 de julio de 2026, lo que acredita que esta presentación se deduce dentro del término legal.

Este recurso se funda en dos órdenes de ilegalidad. Primero, en la existencia de vicios procedimentales que afectaron el derecho de participación ciudadana de FERRONOR. Segundo, en la falta de debida consideración de sus observaciones, pues la Resolución Reclamada no contiene una ponderación técnica, autónoma y fundada de ellas, sino que reproduce sustancialmente las respuestas de EFE.

El presente recurso tiene por objeto que el Honorable Comité de Ministros dicte un acto administrativo que:

1. **Deje sin efecto la Resolución Reclamada**, por ser contraria a derecho, atendidos los vicios procedimentales y sustantivos que afectaron la evaluación ambiental y la debida consideración de las observaciones de FERRONOR.
2. En subsidio, **ordene realizar un nuevo proceso de participación ciudadana sobre el EIA del Proyecto, retrotrayendo el procedimiento hasta el momento de formular observaciones al EIA**, en atención a los vicios esenciales de nulidad cometidos durante la tramitación del procedimiento administrativo.

RESUMEN EJECUTIVO.

El presente recurso de reclamación se interpone en contra de la Resolución Reclamada, que calificó favorablemente el EIA del Proyecto, cuyo titular es EFE.

La reclamación se funda en que las observaciones formuladas por FERRONOR durante el proceso de participación ciudadana no fueron debidamente consideradas, en los términos exigidos por los artículos 9 bis y 29 de la ley N° 19.300 y por el artículo 83 del RSEIA. La Resolución Reclamada no contiene una ponderación técnica, autónoma y fundada de las observaciones de esta parte, sino que reproduce las respuestas del titular del Proyecto, sin explicar por qué ellas descartarían los impactos ambientales, patrimoniales, operacionales y económicos denunciados por FERRONOR.

La ilegalidad anterior se ve agravada porque el procedimiento de evaluación ambiental estuvo afectado por diversos vicios que limitaron el derecho de participación ciudadana. En particular, la autoridad ambiental no reinició correctamente el plazo de participación ciudadana luego de ordenar a EFE repetir las publicaciones y radiodifusiones del extracto del EIA; declaró indebidamente inadmisibles por extemporáneas las observaciones de FERRONOR al EIA; omitió incorporarlas oportunamente en los anexos ciudadanos que correspondían, y sólo abordó su supuesta inadmisibilidad en el Informe Consolidado de Evaluación, cuando FERRONOR ya no contaba con una instancia útil para controvertir esa decisión dentro del procedimiento.

FERRONOR presentó observaciones relevantes para la evaluación ambiental del Proyecto, referidas a la afectación de infraestructura ferroviaria propia y a la continuidad operacional de la línea longitudinal, actividades económicas, patrimonio cultural, emisiones, expropiaciones y vicios de procedimiento. Sin embargo, tales planteamientos fueron omitidos, incorporados tardíamente o contestados sin una evaluación real por parte de la autoridad, lo que redundó en que no fueran debidamente consideradas en los fundamentos de la Resolución Reclamada.

El Proyecto impacta directa y significativamente a FERRONOR, que es propietaria de terrenos, infraestructura ferroviaria y bienes vinculados a la operación de su vía troncal que corre entre La Calera e Iquique, además de desarrollar actividades ferroviarias, patrimoniales y comerciales en el recinto. La estación La Calera constituye el punto en el que confluyen las vías de EFE y FERRONOR, por ello se le denomina “estación de concurrencia”. Este recinto, tanto operacional como históricamente, ha permitido la conexión ferroviaria entre el norte y el sur del país.

Pese a ello, el EIA prácticamente omite a FERRONOR y las obligaciones legales que le asisten a EFE en esta clase de recintos.

Sólo a partir de las observaciones de esta parte, EFE incorporó tardíamente un impacto denominado “**AE-02: Alteración a Eventual Operación futura de FERRONOR en Vía Troncal (Sector Estación La Calera)**”, calificándolo como no significativo. Esa calificación es jurídica y técnicamente insuficiente, porque reduce la actividad de FERRONOR a la existencia de servicios regulares recientes, sin evaluar la infraestructura existente, la capacidad operacional, los usos patrimoniales, los proyectos ferroviarios, la función estratégica de la vía troncal y las actividades económicas susceptibles de afectación, como exige el artículo 18, numeral e.9, del RSEIA.

La Resolución Reclamada también acepta indebidamente que el Proyecto elimine los empalmes operacionales e históricos (v.gr., tres líneas bitrocha y una línea trocha 1.676) entre las vías de EFE y FERRONOR, bajo el argumento de que una futura reconexión sería técnicamente posible, aunque sujeta a la evaluación y anuencia de EFE. Esa respuesta no satisface el estándar de la evaluación ambiental. La eliminación de los empalmes es una obra contemplada por el Proyecto; la reconexión futura no forma parte de él, no está diseñada, no tiene responsable, no tiene financiamiento, no cuenta con permisos, no fue evaluada y no tiene asociada una medida de mitigación, reparación o compensación. De hecho, la reconexión se ve seriamente comprometida por las afectaciones del Proyecto.

Asimismo, la Resolución Reclamada no evalúa adecuadamente la condición de la estación La Calera como “estación de concurrencia”. EFE pretende desplazar los efectos de esa circunstancia al ámbito sectorial, pero ello es improcedente. La existencia de una estación de concurrencia no se invoca para que el Comité resuelva una controversia ferroviaria, sino porque constituye un antecedente esencial para describir la línea de base, comprender la funcionalidad del recinto, evaluar los impactos sobre la actividad de FERRONOR y determinar la afectación del valor patrimonial protegido.

En materia patrimonial, el Proyecto afecta el Edificio Estación de Ferrocarriles de La Calera, la Tornamesa y la Zona Típica Recinto Ferroviario de La Calera, protegidos por el decreto N° 306/2014 del Ministerio de Educación. La Resolución Reclamada considera suficiente que el Proyecto restaure o rehabilite ciertos elementos de su arquitectura, pero no pondera que uno de los valores históricos protegidos es, precisamente, la condición de la estación como nodo de conexión ferroviaria bidireccional. La conservación de la forma arquitectónica del edificio no compensa la eliminación de la función histórica que la misma representa.

La Resolución Reclamada, por tanto, confunde restauración estructural o arquitectónica con conservación del valor patrimonial. Un proyecto que elimina los empalmes operacionales e históricos, asignando a FERRONOR la responsabilidad de la reconexión, condicionándola a la anuencia de EFE y sin proponer una solución concreta dentro del ámbito del Proyecto; que interviene andenes, introduce vialidad vehicular y una estación de intercambio modal en una zona típica, no puede ser considerado ambientalmente viable sin una evaluación rigurosa de sus impactos sobre los atributos patrimoniales protegidos.

La evaluación también es deficiente respecto de los PAS 131, 132 y PAS 133. La Corte Suprema prohíbe al Consejo de Monumentos Nacionales otorgar permisos de su competencia a quienes no sean titulares de los bienes que serán objeto de la intervención. En este caso, EFE no obtuvo permiso de FERRONOR, no entregó la caracterización completa del monumento histórico ni de la zona típica durante la tramitación del procedimiento, aceptando la Resolución Reclamada que fuese proporcionada durante su tramitación sectorial, en circunstancias que tenía que haber formado parte del EIA, para que tanto la ciudadanía como las agencias del Estado pudieran pronunciarse sobre ella y formular observaciones.

Por otra parte, la Resolución Reclamada estima como suficientes medidas que no lo son y que no se hacen cargo de los impactos denunciados. El compromiso ambiental voluntario **“CV-AE-01: Plan de comunicaciones con empresa Ferronor durante la fase de construcción”** se limita a informar fechas, horarios, contingencias y a recibir reclamos, lo que no mitiga, repara ni compensa la pérdida de conectividad ferroviaria, la eliminación de los empalmes operacionales e históricos, la expropiación de terrenos ni la alteración del valor patrimonial de la estación.

Lo mismo ocurre con las emisiones de ruido y vibraciones. Si el cumplimiento de la normativa depende de pantallas acústicas, reducción de la velocidad de circulación de los trenes, sistemas antivibratorios y otras medidas, éstas no pueden quedar configuradas como simples compromisos ambientales voluntarios. Deben imponerse como condiciones.

El presente recurso se estructura en cuatro capítulos. El Capítulo 1 expone los antecedentes del Proyecto y su incidencia sobre la estación La Calera, el monumento histórico, la zona típica y los bienes de FERRONOR. El Capítulo 2 describe la actividad de FERRONOR en La Calera, su infraestructura ferroviaria, los impactos que el Proyecto genera sobre su operación y su participación en el procedimiento. El Capítulo 3 desarrolla los vicios procedimentales que afectaron el derecho de participación ciudadana. El Capítulo 4 demuestra que la Resolución Reclamada no contiene una debida consideración sustancial de las observaciones de FERRONOR y que validó respuestas insuficientes e incompletas de EFE.

En definitiva, la Resolución Reclamada debe ser dejada sin efecto porque aprobó ambientalmente un Proyecto cuya evaluación omitió o, al menos, minimizó sin fundamento suficiente, impactos significativos sobre la conectividad ferroviaria, actividades económicas existentes o susceptibles de afectación, y sobre bienes patrimoniales protegidos. Subsidiariamente, corresponde retrotraer el procedimiento para que se realice un nuevo y adecuado proceso de participación ciudadana sobre el EIA del Proyecto.

CAPÍTULO 1.

ANTECEDENTES DEL PROYECTO.

De acuerdo con la Resolución Reclamada, el objetivo del Proyecto consiste en la extensión, habilitación e implementación de un servicio ferroviario de transporte público de pasajeros entre las comunas de Limache y La Calera, en un trayecto de 26 kilómetros de longitud. El Proyecto contempla tres vías férreas: dos para transporte de pasajeros y una para carga, la que será mejorada y rehabilitada.

Según el numeral 2 del Informe Consolidado de Evaluación (“ICE”), el Proyecto considera las siguientes obras y actividades:

- a. Construcción de 2 vías de pasajeros entre Limache y La Calera;
- b. Rehabilitación de la vía del servicio de carga entre San Pedro y La Calera;
- c. Construcción de un túnel proyectado al costado Oriente del túnel existente San Pedro;
- d. Construcción de 5 nuevas estaciones, la ampliación de una estación y la rehabilitación de otra;
- e. Construcción de 6 pasos peatonales multipropósitos inferiores, un paso peatonal a nivel y 2 pasarelas peatonales;
- f. Construcción de 11 pasos vehiculares inferiores y un paso vehicular superior;
- g. Construcción de un Centro de Mantenimiento en Quillota;
- h. Construcción de una Cochera en La Calera;
- i. Confinamiento de la faja vía EFE;
- j. Construcción de un cruzamiento ferroviario inferior en el sector de San Pedro;
- k. Construcción de tres Subestaciones de Rectificación en las comunas de Limache, Quillota y La Cruz;
- l. Construcción de una Subestación de Alta Tensión en la comuna de Quillota;
- m. Construcción de 2 puentes ferroviarios (San Isidro y San Pedro) en la comuna de Quillota;

- n. Rehabilitación de la Subestación en San Pedro para el Centro de Control de Tráfico;
- o. Reemplazo de 62 obras de saneamiento;
- p. Alargue de 5 obras de saneamiento;
- q. Construcción de 20 obras de arte nuevas;
- r. Modificación de canales longitudinales en 16 sectores;
- s. Construcción de una línea de alimentación eléctrica en doble circuito de 44 kV desde la Subestación de Alta Tensión hasta cada una de las 3 nuevas Subestaciones de Rectificación a lo largo de la faja ferroviaria;
- t. Construcción de una red de alimentación en media tensión de 12 kV trifásicos para la alimentación eléctrica de los servicios de alumbrado y fuerza de estaciones, talleres y otros recintos;
- u. Construcción de un sistema de catenarias en 3.000 V de corriente continua con sus alimentadores y elementos de sustentación y anclaje para la alimentación eléctrica de las vías destinadas a tráfico de pasajeros;
- v. Sistema de señalización y de comunicaciones, y
- w. Integración de sistemas con los que se encuentran actualmente en operación.

Entre las particularidades del Proyecto se encuentra el hecho de que **EFE no cuenta con todos los títulos de ocupación sobre los terrenos superficiales necesarios para llevar adelante su iniciativa**. Por esta razón, el Proyecto contempla expropiaciones dentro de las actividades, acciones y obras de su etapa de construcción.

El Proyecto contempla la rehabilitación del edificio existente de la estación La Calera, destinando espacios para el establecimiento de un recinto de intercambio modal no declarado, locales comerciales y áreas de explotación, además de la ampliación del andén actual y la creación de un nuevo andén central que separará las vías de pasajeros de la vía de carga. También prevé la construcción de un acceso subterráneo para facilitar la conexión entre el andén central y la estación.

Pero EFE no es propietario exclusivo de la estación La Calera. Por ello, demanda la expropiación de prácticamente la totalidad del dominio que detenta FERRONOR sobre la misma.

En la Tabla 1-25 del “ANEXO1_001_CAPÍTULO 1” de la Adenda Complementaria se presentan las expropiaciones consideradas por el Proyecto, las que incluyen el “Lote 1” de FERRONOR, el cual, para efectos de la expropiación propuesta por EFE, se ha dividido en los lotes 276, 278, 278.1, 279 y 279.1. En el lote 279.1 está emplazada la estación La Calera.

N°LOTE	ROL	SUPERFICIE A EXPROPIAR (m2)	SUPERFICIE DE EDIFICACIÓN A EXPROPIAR (m2)	SUPERFICIE DE LOTE (m2)	% DE SUPERFICIE A EXPROPIAR	COMUNA	TIPO DE EXPROPIACIÓN
276	6-5	556,00	--	60.545,00	0,92%	LA CALERA	PARCIAL
278	6-5	1.095,00	--	1.240,00	88,31%	LA CALERA	PARCIAL
278,1	6-5	96,00	--	1.240,00	7,74%	LA CALERA	PARCIAL
279	6-5	60,00	--	60.545,00	0,10%	LA CALERA	PARCIAL
279.1	6-5	1.706,00	1.395	60.545,00	2,82%	LA CALERA	PARCIAL

El Edificio Estación de Ferrocarriles de La Calera y la Tornamesa de la Estación de Ferrocarriles de La Calera fueron declarados Monumentos Históricos por el decreto N° 306/2014 del Ministerio de Educación. Este decreto también declaró Monumento Nacional, en la categoría de Zona Típica o Pintoresca, al Recinto Ferroviario de La Calera.

El Proyecto afecta directamente la estación La Calera (en su condición de monumento histórico), la zona típica y la infraestructura ferroviaria de FERRONOR. Por esa razón, la evaluación ambiental no podía limitarse a analizar la rehabilitación estructural del edificio o nuestra actividad actual, sino que debía examinar también la pérdida de funcionalidad ferroviaria, la afectación de la estación como nodo de conexión norte-sur (valor histórico), la eliminación de los empalmes operacionales e históricos, y los impactos sobre actividades económicas y productivas susceptibles de ser desarrolladas por FERRONOR.

El artículo 18 del RSEIA exige que el EIA describa adecuadamente las partes, obras y acciones del proyecto, así como los elementos del medio ambiente susceptibles de ser afectados. El titular debe entregar información suficiente para evaluar los efectos del artículo 11 de la ley N° 19.300 y para determinar si las medidas propuestas son adecuadas. En este caso, la omisión inicial de FERRONOR y de su infraestructura ferroviaria impidió una evaluación completa de los impactos del Proyecto.

CAPÍTULO 2.

ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD DE FERRONOR EN LA CALERA.

FERRONOR es una compañía dedicada al transporte de todo tipo de cargas, insumos y productos para empresas de desarrollo minero e industrial. Actualmente, la compañía cuenta con una línea principal o troncal de trocha métrica entre las estaciones de Iquique, en la primera región, y la estación La Calera, en la quinta región; la que, en conjunto con ramales ferroviarios, forman una red de 2.300 kilómetros, permiten la conexión con los principales puertos y centros mineros del Norte de Chile y, por medio del ramal internacional Augusta Victoria - Socompa, la unión con Argentina, Bolivia y Brasil.

La vía troncal de FERRONOR forma parte de la “línea longitudinal”, que conecta el norte con el centro y sur del país. Corresponde a infraestructura crítica de transportes, de interés nacional, respecto de la cual la ley N° 18.871 nos mandata protegerla y resguardarla.

“Artículo 2. La sociedad deberá mantener la propiedad y las condiciones de operación de, al menos, su vía troncal entre La Calera e Iquique.”

La vía troncal de FERRONOR es importante para el desarrollo del país. Por ella se transportan cientos de miles de toneladas entre diversos puertos y centros de producción del norte y se espera que en el futuro dicho uso se incremente debido al alto interés de Argentina de transportar sus cargas por ferrocarril hacia los puertos chilenos, lo que realza su función estratégica y vital, no sólo para nuestra economía, sino que también para la de Argentina y el resto de los países que ingresarían por nuestro Ramal Socompa.

FERRONOR ha planteado la generación de una serie de impactos causados por el Proyecto a su actividad, a la estación La Calera, a la Tornamesa y a la zona típica:

- a. Expropiación y afectación de inmuebles de su dominio (v.gr., Lote 1, edificio estación La Calera). EFE se apropiará de todo el edificio de la estación y de gran parte de las construcciones cercanas a las vías, lo que impedirá resguardar o proteger a nuestros pasajeros y cargas de las inclemencias del clima;
- b. Afectación de infraestructura ferroviaria de transporte (i.e., pérdida de bienes y de sus vías férreas de desvío), lo que perturba la operación interna y su desarrollo futuro, ya que FERRONOR no puede acceder a inmuebles de similares características en el sector;
- c. Atraveso de vías con un cruce a nivel prohibido por la regulación ferroviaria;
- d. Eliminación de los empalmes operacionales que unen las vías de FERRONOR con las de EFE (v.gr., tres líneas bitrocha y una trocha 1.676), los cuales, además de tener valor histórico, presentan gran importancia estratégica, económica y logística para el país;
- e. Pérdida del acceso al andén histórico asociado a los trenes que parten hacia el norte y afectación de las vías históricas a las cuales este andén accedía;
- f. Disminución de terrenos operacionales destinados a la expansión, mejora, continuidad y actividad de la compañía, al apropiarse EFE de los mejores sectores, quedando retazos separados para mi representada, perdiendo el inmueble su integridad y condición;
- g. Afectación de actividades ferroviarias, patrimoniales y comerciales actuales o susceptibles de desarrollo;
- h. Afectación de la Tornamesa, la cual, al no ser objeto de intervención, queda aislada, descontextualizada y expuesta a perder su valor histórico y turístico;
- i. Ingreso masivo de personas y vehículos a sectores de uso exclusivo ferroviario, afectando las condiciones de operación y seguridad en el sector operado por FERRONOR.

Pese a ello, EFE omitió toda referencia a FERRONOR. De hecho, el EIA no reconoce impacto alguno causado a nuestra actividad.¹

Sólo en virtud de las observaciones formuladas por esta parte a la Adenda, EFE reconoció en la Adenda Complementaria un impacto no significativo, denominado **“AE-02: Alteración a Eventual Operación futura de FERRONOR en Vía Troncal (Sector Estación La Calera)”**, el cual se generaría por el cruce de la línea de FERRONOR con la nueva vialidad de acceso a la estación y por la expropiación del andén ubicado al este de la línea troncal norte.

Además, EFE incorporó el compromiso ambiental voluntario **“CV-AE-01: Plan de comunicaciones con empresa FERRONOR”**, cuyo objetivo es elaborar e implementar un plan de comunicaciones para informar sobre las actividades en el sector estación La Calera y recibir sus sugerencias, quejas y reclamos.

Ambas respuestas son insuficientes. La calificación de impacto no significativo no se hace cargo de la pérdida de conectividad ferroviaria, de la eliminación de los empalmes operacionales e históricos, de la afectación de valores patrimoniales ni de la alteración de actividades económicas. A su vez, un plan de comunicaciones no constituye una medida de mitigación, reparación ni compensación respecto de los impactos materiales que el Proyecto produce sobre FERRONOR.

¹ En el capítulo 4 del EIA, predicción y evaluación de impacto ambiental, sección 4.4.2.21.3, encontramos la única mención a FERRONOR, aunque los impactos no son mencionados ni analizados en el EIA: *“AE – 01: Alteración de la actividad económica. Finalmente, para la comuna de La Calera, se observa que en el área de influencia del Proyecto se ubica actividad comercial e industrial dada por el Mall Open Plaza La Calera, instalaciones de Cemento Melón y Ferronor. Cabe hacer presente que se encuentra en fase de construcción el Centro de Servicios y Equipamiento La Calera (cruce calle Lautaro), el cual se verá beneficiado con la nueva estación Guerra, que se ubicará próxima al cruce del mismo nombre. Al mismo tiempo, la remodelación y rehabilitación de la antigua estación de trenes de La Calera, significara un nuevo impulso para el desarrollo comercial e industrial del área donde se inserta el Proyecto”*.

La evaluación ambiental debió reconocer a FERRONOR como actor directamente afectado y considerar sus bienes, actividades e infraestructura como parte de la línea de base del Proyecto. También debió analizar la condición de la estación La Calera como estación de concurrencia que conecta las redes ferroviarias del país, pues esa característica explica su funcionalidad, su valor patrimonial y la significancia de la afectación que genera la eliminación de los empalmes operacionales e históricos.

Dentro del ámbito del proceso de participación ciudadana, FERRONOR presentó sus observaciones al EIA el 21 de septiembre de 2022 y a la Adenda el 12 de diciembre de 2024. Las primeras (22 observaciones) fueron declaradas inadmisibles por la autoridad ambiental en el ICE, sobre la base de un cómputo de plazo que esta parte estima erróneo. Las segundas (15 observaciones) fueron incorporadas sólo después de que FERRONOR denunciara su omisión y fueron finalmente respondidas mediante una reproducción sustancial de las respuestas del titular.

Según se acreditará en las secciones posteriores, nuestros planteamientos no han sido considerados debidamente en los fundamentos del ICE y de la Resolución Reclamada.

CAPÍTULO 3.

VICIOS PROCEDIMENTALES QUE AFECTARON EL DERECHO A LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

El procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto se vio afectado por diversos vicios de nulidad que afectaron grave y sustancialmente el derecho de participación ciudadana, en los términos establecidos por la ley N° 19.300 y el RSEIA.

Estos vicios afectan la validez de la Resolución Reclamada, pues recaen sobre requisitos esenciales del procedimiento administrativo y producen perjuicio a FERRONOR, en los términos del artículo 13 de la ley N° 19.880, lo que justifica el dejar sin efecto este acto administrativo.

La Corte Suprema ha señalado que los actos administrativos intermedios, por regla general, se impugnan de forma conjunta con el acto terminal, especialmente cuando los vicios del procedimiento se traspasan a la decisión final o generan indefensión.

“Que lo anterior reviste la máxima trascendencia, toda vez que, ante el nexo indiscutible entre los procesos administrativos y el proceso jurisdiccional, resulta necesario establecer que las impugnaciones, en sede administrativa, están previstas para impugnar un acto resolutivo, es decir, acto de término que resuelva el proceso administrativo y sólo excepcionalmente actos de trámite, pues estos sólo son impugnables en la medida que causen indefensión.

Es en este escenario que se debe señalar que, esta Corte ha sido consistente en señalar que no son impugnables los actos intermedios que se pronuncian dentro de un Procedimiento Administrativo, en la medida que aquellos determinan la consecución del procedimiento entregando a los administrados la posibilidad de recurrir de la decisión final que se adopte dentro de él.

En este sentido, cabe destacar que los actos administrativos intermedios se entienden dependientes del acto por el que se resuelve el procedimiento. Aparte de los actos intermedios que ponen término al procedimiento o producen indefensión, el resto no es impugnable, por lo que habrá que esperar a que se produzca la resolución final del procedimiento para, por medio de la impugnación de la misma, plantear las irregularidades o vicios que se estima afectan al primero, por lo que se traspasan a la decisión final.

Esta limitación de las actuaciones administrativas, planteable tanto en los recursos administrativos como en los contenciosos administrativos, tiene su razón de ser en el intento de concentrar la totalidad de los motivos de impugnación que puedan afectar la legalidad de una cierta decisión administrativa en un único recurso, vía que puede incluir tanto los reproches dirigidos directamente a la resolución como aquellos que tienen por objeto discutir la legalidad de alguno de los actos intermedios.”²

Por lo tanto, FERRONOR puede hacer valer en esta sede los vicios que afectaron el procedimiento de evaluación, como el cómputo del plazo de participación ciudadana, la admisibilidad de sus observaciones y su incorporación a la calificación ambiental.

La relevancia de estos vicios debe apreciarse desde una perspectiva sustantiva. No se trata de defectos meramente formales, sino de actuaciones que impidieron que las observaciones de FERRONOR fueran incorporadas oportunamente al debate técnico, privando a la autoridad, a los organismos con competencia ambiental y al propio titular de la posibilidad de analizarlas dentro de las etapas útiles de la evaluación.

3.1. Primer vicio de nulidad del procedimiento: contravención de la regla de derecho establecida en el inciso final del artículo 87 del RSEIA.

Tal como consta en el expediente electrónico del Proyecto, el 17 de mayo de 2022 EFE publicó en el Diario Oficial y en un diario de la capital regional (v.gr., El Mercurio de Valparaíso) los avisos indicados en el artículo 28 de la ley N° 19.300.

Los avisos radiales mencionados en el artículo 30 ter de la ley N° 19.300 fueron realizados por EFE desde el 18 al 22 de mayo de 2022, y fueron cargados en el expediente electrónico del Proyecto el 2 de junio de 2022.

² Sentencia de la Corte Suprema de fecha 15 de diciembre de 2022, Rol N° 3.569-2022, Considerando 2°.

La Comisión de Evaluación / Servicio de Evaluación Ambiental de Valparaíso (“SEA Valparaíso”) consideró que **los avisos radiales de EFE contravinieron el artículo 87 del RSEIA y afectaron la adecuada participación de la comunidad**, por lo cual decidió, por medio de la Resolución Exenta N° 202205101262, de fecha 13 de junio de 2022, suspender el procedimiento de evaluación ambiental hasta que EFE publicara nuevamente el extracto del EIA en el Diario Oficial y en un periódico de la capital regional y lo radiodifundiera de la forma indicada por la regulación aplicable.

Las nuevas publicaciones en el Diario Oficial y en el diario de la capital regional (v.gr., El Mercurio de Valparaíso) se realizaron los días 23 y 24 de junio de 2022, respectivamente, mientras que los nuevos avisos radiales se emitieron los días 28, 29 y 30 de junio, 1 y 4 de julio de 2022; antecedentes que fueron cargados al expediente electrónico del Proyecto el 8 de julio de 2022.

En consecuencia, el plazo para formular observaciones al EIA del Proyecto debía computarse íntegramente desde la última publicación válida del extracto, en los términos del artículo 90 del RSEIA, esto es, el **24 de junio de 2022**.

Sin embargo, ello no ocurrió. Inexplicablemente, el SEA Valparaíso dictó la Resolución Exenta N° 202205101297, de fecha 8 de julio de 2022, por medio de la cual dispuso la reanudación del procedimiento de calificación ambiental, **sin iniciar un nuevo período completo de 60 días hábiles para formular observaciones, sino que retomando el plazo original, contabilizando los días ya transcurridos y descontando el período de suspensión decretado** (v.gr., del 13 de junio al 8 de julio de 2022), **transgrediendo con ello el artículo 87 del RSEIA**, que exigía abrir un nuevo período de participación ciudadana.

Con ello, **cerró anticipadamente la participación ciudadana el 6 de septiembre de 2022**, en circunstancias que, conforme a la última publicación válida del extracto, el plazo debía extenderse hasta el **21 de septiembre de 2022**.

La actuación de la autoridad ambiental de la Región de Valparaíso resulta, por tanto, contraria a derecho.

La consecuencia jurídica del inciso final del artículo 87 del RSEIA es clara: si la irregularidad de las medidas de publicidad puede afectar la adecuada participación de la comunidad y se ordena repetir dichas medidas, **debe abrirse un nuevo período completo de participación ciudadana**. De lo contrario, la repetición de publicaciones y radiodifusiones se transforma en una formalidad carente de efecto útil.

Si el incumplimiento de las normas que regulan la radiodifusión pone en riesgo los derechos que tienen los ciudadanos en materia ambiental —como ocurrió en este caso—, entonces, el proceso de participación ciudadana necesariamente debía reiniciarse, no correspondiendo a la autoridad resolver algo distinto, pues carece de potestades legales o reglamentarias para ello.

No debe perderse de vista que la participación ciudadana dentro del SEIA no es decorativa ni ornamental, sino una manifestación del principio participativo que informa la ley N° 19.300, y que permite incorporar tempranamente antecedentes relevantes para la correcta evaluación de los impactos ambientales, cuya facilitación representa un deber para el Estado (SEA).

Como lo ha señalado la doctrina nacional:

“La participación ciudadana es el eje democratizador de las decisiones ambientales. Su inclusión deriva de la idea de que la protección del medio ambiente es algo que interesa y afecta a toda la colectividad, lo que se traduce en la articulación de instancias legales que permitan la participación de las personas en las decisiones ambientales.”³

El principio participativo, de acuerdo con el mensaje de la ley N° 19.300:

“[...] es de vital importancia en el tema ambiental, puesto que, para lograr una adecuada protección del medio ambiente, se requiere de la concurrencia de todos los afectados en la problemática. Por ello, el principio de la participación ciudadana se encuentra presente en todo el desarrollo del proyecto [...] En primer término, procurando que las organizaciones locales puedan informarse y, en definitiva, hasta impugnar los nuevos proyectos en proceso de autorización por causar un impacto ambiental significativo y negativo sobre el ambiente.”⁴

³ Hunter Ampuero, Iván, “Manual de Derecho Ambiental Chileno”, tomo I, 2023, Der Ediciones Limitada, pp. 29 y 30.

⁴ Historia de la Ley N° 19.300, p. 9.

En palabras del Segundo Tribunal Ambiental:

“Que, es necesario tener presente que la participación ciudadana en materia ambiental ha devenido en todo el mundo en una institución fundamental. En este sentido, la declaración final de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, conocida como “Cumbre de la Tierra”, realizada en Rio de Janeiro en junio de 1992, en su Principio 10, contempla el derecho a la información y a la participación ambiental, así como la necesidad de reconocimiento al acceso efectivo de la ciudadanía a los procedimientos judiciales y administrativos en materia ambiental. En particular, el principio es contundente en relación a la información y participación ambiental: “En el plano nacional, toda persona deberá tener acceso adecuado a la información sobre el medio ambiente de que dispongan las autoridades públicas, incluida la información sobre los materiales y las actividades que encierran peligro en sus comunidades, así como la oportunidad de participar en los procesos de adopción de decisiones. Los Estados deberán facilitar y fomentar la sensibilización y la participación de la población poniendo la información a disposición de todos”. Este principio ha dejado de ser una norma programática, encontrando hoy reconocimiento positivo en la mayoría de los Estados democráticos del mundo, incluso en tratados internacionales como el Convenio sobre acceso a la información, participación del público en la toma de decisiones y acceso a la justicia en materia de medio ambiente, de 1998, conocido como Convención de Aarhus. Si bien el Tratado está abierto a todos los Estados miembros de Naciones Unidas, en la práctica, ha tenido un alcance paneuropeo. Cabe destacar que, en la actualidad, Chile lidera activamente un proceso de negociación regional para concretar el Principio 10, en un tratado internacional vinculante como la citada Convención.”⁵

⁵ Sentencia del Segundo Tribunal Ambiental de fecha 27 de octubre de 2016, Rol R-86-2015, Considerando 18°.

El artículo 87 del RSEIA dispone que, constatada la existencia de un defecto en las radioemisiones que perjudique la adecuada participación de la ciudadanía, la autoridad podrá suspender el procedimiento de calificación ambiental, esto es, el plazo de 120 o 180 días para cumplir con la calificación ambiental, siempre que se ejecuten nuevamente las medidas de publicidad ya referidas, dándose inicio con ello a un nuevo procedimiento de participación ciudadana, lo que no solamente fluye de la simple lectura de las normas que gobiernan el asunto, sino que del espíritu mismo de la legislación ambiental.

La interpretación del artículo 87 del RSEIA debe favorecer la efectividad del derecho a formular observaciones y no restringirlo mediante una ficción de continuidad del plazo original.

Por ello, la decisión del SEA Valparaíso de cerrar el período de participación ciudadana el 6 de septiembre de 2022 constituye un error de derecho que vicia todo el procedimiento de calificación ambiental, pues **no permite reparar el error cometido, ya que se indujo a la ciudadanía interesada a estimar, erróneamente, que su derecho de participación había precluido, sin que ello haya sido efectivo.**

Este vicio afectó directamente a FERRONOR, cuyas observaciones al EIA fueron presentadas el 21 de septiembre de 2022. De haberse computado correctamente el plazo, dichas observaciones habrían sido declaradas admisibles, se habrían incorporado oportunamente al procedimiento administrativo y EFE habría tenido la posibilidad de pronunciarse sobre ellas.

Las observaciones de FERRONOR al EIA planteaban materias relevantes para la evaluación ambiental, como insuficiencias en la descripción del Proyecto, del área de influencia y de la línea de base; omisión de FERRONOR como propietario y operador ferroviario afectado; falta de análisis de la estación La Calera como “estación de concurrencia”; ausencia de evaluación de impactos sobre la continuidad operacional de la vía troncal, las actividades económicas actuales y planificadas de FERRONOR y los atributos patrimoniales protegidos; generación de efectos del artículo 11 de la Ley N° 19.300, e insuficiencia de las medidas de mitigación, reparación o compensación. Por ello, no podían ser descartadas formalmente, sino que tenían que incorporarse al procedimiento y emitirse a su respecto una ponderación técnica, fundada y autónoma de la autoridad ambiental.

3.2. Segundo vicio de nulidad del procedimiento: contravención de la regla de derecho establecida en el inciso primero del artículo 90 del RSEIA.

Las observaciones de FERRONOR al EIA se presentaron el 21 de septiembre de 2022, aunque, extrañamente, fueron publicadas en el expediente recién el 2 de noviembre de 2022.

Tal como consta en la sección 14.5.1 del Anexo de Participación Ciudadana de la Resolución Reclamada, las observaciones de FERRONOR al EIA del Proyecto fueron declaradas inadmisibles por haberse presentado fuera de plazo.

14.5.1. Admisibilidad de las observaciones ciudadanas

Las observaciones que no cumplen con los requisitos establecidos en el artículo 29 de la Ley N° 19.300 y en los artículos 83 y 90 del Reglamento del SEIA son las siguientes:

- Las siguientes personas presentaron observaciones fuera de Plazo: Sra. Pamela Orostica y Sr. Francisco Javier Martínez Sáenz-Villareal en representación de Empresa de Transporte Ferroviario S.A.

Lo anterior no es efectivo. **Si el plazo de 60 días hábiles se computaba desde el día hábil siguiente a la última publicación válida del extracto** —v.gr., 24 de junio de 2022—, como lo dispone el artículo 90 del RSEIA, **el plazo expiraba precisamente el 21 de septiembre de 2022**. Por ello, la declaración de extemporaneidad carece de fundamento jurídico.

La actuación de la autoridad vulneró, con ello, el principio de confianza legítima.

Este principio, en palabras del profesor Humberto Bermúdez, supone una permanencia en la regulación y aplicación del ordenamiento jurídico de parte de la Administración, de forma que, ante condiciones similares, se espera que actúe de la misma forma; se manifiesta en la confianza justificada del sujeto de derecho en la previsibilidad de las normas, el comportamiento de las autoridades, la validez y legitimidad del acto jurídico, y se justifica en la necesidad de los individuos de poder confiar en los reguladores, de modo que resulta necesario contar con mecanismos que aseguren la confianza en las reglas del juego y que éstas se mantendrán inalteradas.⁶

En este caso, la confianza legítima se vio quebrantada, pues la propia Administración ordenó repetir las medidas de publicidad por estimar que las anteriores afectaron la participación de la comunidad, pero luego negó el efecto propio de esa repetición: la apertura de un nuevo plazo útil para observar.

⁶ Bermúdez Soto, Jorge, “Derecho Administrativo General”, II edición, 2011, Legal Publishing, pp. 86-89.

No resulta procedente sostener, como ha pretendido EFE, que las observaciones de FERRONOR debían ser consideradas inadmisibles por una supuesta deficiencia de personería. Esa causal no fue invocada en sección alguna de la Resolución Reclamada o del ICE, y sólo ha sido planteada por el titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria.

El mandato entregado por FERRONOR en su escrito de observaciones facultaba a su representante para efectuar presentaciones ante autoridades administrativas, tal como consta en la escritura pública de fecha 13 de noviembre de 2017, otorgada en la Notaría de Santiago de don Humberto Quezada Moreno, por lo que no existe defecto alguno.

14	El mandatario queda, además, facultado para solicitar,
15	requerir o tramitar ante cualquier persona natural o
16	Jurídica, pública o privada, todo asunto que diga
17	relación con un juicio o asunto contencioso, en especial
18	y no restrictivo, en el orden administrativo, Municipal,
19	Fiscal, ante Tesorería General de la República, Servicio
20	de Impuestos Internos, Registro Civil, Secretarías
21	Ministeriales y toda otra autoridad.- <u>LA PERSONERÍA</u>

Aun si hubiera existido alguna insuficiencia formal —lo que se niega—, una eventual declaración de inadmisibilidad basada en dicha causa habría quebrantado el mandato que impone el artículo 31 de la ley N° 19.880, pues la autoridad administrativa habría estado en la necesidad de solicitarle a FERRONOR la subsanación de la eventual falta dentro del plazo legal, bajo apercibimiento de tenerla por desistida de su presentación.

Esta interpretación ha sido validada expresamente por la Contraloría General de la República (“CGR”) en el dictamen N° 50.677/2010.

“A su vez, y atendido que esa normativa no regula la forma en que los interesados deben efectuar su correspondiente solicitud de patente, es necesario recurrir al artículo 30 de la ley N° 19.880 -que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado-, aplicable supletoriamente a los procedimientos administrativos especiales, que señala las condiciones exigibles a las solicitudes de particulares tendientes a dar inicio, en general, a esos procedimientos, las que, entre otros aspectos, considera la utilización de formularios en las situaciones que dicha norma indica.

Por su parte, el artículo 31, inciso primero, de la mencionada ley N° 19.880, dispone que si la solicitud de iniciación no reúne los requisitos señalados en el artículo precedente y los exigidos, en su caso, por la legislación específica aplicable, se requerirá al interesado para que, en un plazo de cinco días, subsane la falta o acompañe los documentos respectivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición.

Ahora bien, en el caso planteado, y según los antecedentes tenidos a la vista, no se advierte que la Municipalidad de Las Condes hubiera procedido en los términos del citado artículo 31, toda vez que una vez presentada por el interesado la solicitud antes aludida, no consta que dicho municipio, al tenor de su requerimiento, le indicara, en el plazo fijado para ese efecto, la modalidad en que debía constar su petición, como tampoco los documentos que habría omitido acompañar a la misma.

En este sentido, debe recordarse que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8° de la ley N° 18.575 -Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado-, y 7° de la ley N° 19.880, los órganos de la Administración deben, en lo que interesa, procurar que los procedimientos sean ágiles y expeditos, sin más formalidades que las que establecen las leyes y reglamentos, y removiendo todo obstáculo que pudiere afectar a su pronta y debida decisión.

En este contexto, procede que el referido municipio regularice la situación de inobservancia legal descrita, emitiendo, a la brevedad, el correspondiente pronunciamiento e informando de ello a esta Contraloría General.”

El servicio público vulnerará el ordenamiento jurídico, en general, y los artículos 8 de la ley N° 18.575 y 7 de la ley N° 19.880, en particular, si no requiere del interesado la complementación de antecedentes exigida por el artículo 31 de la ley N° 19.880. Por ello la CGR le ordenó a la agencia del Estado regularizar su falta.

Por lo tanto, la autoridad ambiental no habría podido declarar inadmisibles las observaciones de FERRONOR sin otorgarle oportunidad de subsanación, especialmente en un procedimiento sujeto al principio de participación ciudadana.

Sobre la base de lo anteriormente expuesto, no cabe más que concluir que el SEA Valparaíso no contó el plazo para formular observaciones al EIA del Proyecto desde el día hábil siguiente a la última publicación del extracto, sino que desde su primera publicación (descontando la suspensión del procedimiento), lo que se tradujo en que las observaciones de FERRONOR al EIA del Proyecto fueron declaradas inadmisibles por extemporáneas de forma antijurídica, vulnerándose gravemente la regla del inciso primero del artículo 90 del RSEIA.

El perjuicio a FERRONOR es evidente. Las observaciones al EIA no sólo fueron excluidas del análisis oportuno, sino que, al ser tratadas como extemporáneas, quedaron fuera del ciclo ordinario de evaluación, impidiendo que fueran contestadas en el momento en que todavía podían incidir en la línea de base, en la identificación de impactos, en la formulación de medidas y en las condiciones de aprobación del Proyecto.

3.3. Tercer vicio de nulidad del procedimiento: infracción de los artículos 38 y 41 del RSEIA.

No ha sido fácil para FERRONOR participar en el proceso de calificación ambiental del Proyecto. Las observaciones que formuló al EIA fueron declaradas extemporáneas de forma equivocada y las que planteó a la Adenda, inicialmente, tampoco fueron consideradas.

Pero no solo eso. La Comisión de Evaluación esperó a la dictación del ICE para recién expresar un reproche sobre su admisibilidad.

Los artículos 38 y 41 del RSEIA exigen incorporar en los ICSARA y anexos correspondientes las observaciones ciudadanas admisibles, a fin de que el titular se pronuncie sobre ellas durante la evaluación ambiental.

Las observaciones de FERRONOR al EIA fueron presentadas el 21 de septiembre de 2022, por lo que debieron ser incorporadas en el ICSARA Complementario, o, a lo menos, debieron ser objeto de un pronunciamiento oportuno y fundado de inadmisibilidad. Sin embargo, el SEA Valparaíso no las incluyó ni se pronunció oportunamente sobre ellas, reservando la cuestión para el ICE.

Lo mismo ocurrió con las observaciones de FERRONOR a la Adenda. Inicialmente, el Anexo de Participación Ciudadana de la Adenda omitió incluirlas. Sólo después de la denuncia de esta parte, mediante Resolución Exenta N° 202505101177, de 12 de marzo de 2025, se rectificó el Anexo para agregarlas.

Resulta evidente el perjuicio a FERRONOR, pues sus observaciones fueron declaradas inadmisibles de forma extemporánea, cuando ya no contaba con una instancia útil para controvertir esa decisión dentro del procedimiento, y tampoco fueron incorporadas oportunamente al proceso de calificación ambiental, con lo cual los servicios públicos tampoco pudieron analizarlas.

3.4. Cuarto vicio de nulidad del procedimiento: infracción de los artículos 9 bis y 29 de la ley N° 19.300 y del artículo 83 del RSEIA.

Tras sortear múltiples dificultades, FERRONOR logró que sus observaciones a la Adenda del Proyecto fueran incorporadas al procedimiento. Lamentablemente, tales planteamientos tampoco fueron debidamente considerados en la Resolución Impugnada. Para cada observación de FERRONOR, este acto administrativo se limitó a reproducir íntegramente las opiniones de EFE, sin realizar una valoración técnica propia y fundada. Al efecto, el Anexo de Participación Ciudadana de la Resolución Reclamada consigna lo siguiente:

Respecto del punto 2.1 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: *“El proyecto fue sometido a evaluación ambiental conforme a la normativa vigente, cumpliendo con lo dispuesto en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente y el Decreto Supremo N° 40 de 2012 del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“RSEIA”). De esta manera, se han identificado, evaluado y abordado los impactos ambientales del proyecto, así como las medidas para su mitigación, reparación y/o compensación.*

Respecto del punto 2.2 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: *“Tal como se indica en la presente observación ciudadana, con fecha 16 de septiembre de 2024, solicitó a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental (“SEA”) de la Región de Valparaíso autorizar el uso de copias digitales de la Adenda del proyecto, mediante la instalación de tótems con computadores en dependencias del Gobierno Regional, de la Dirección Regional del SEA y de cada una de las municipalidades en que se emplazan las obras del proyecto (Quillota, La Calera, La Cruz y Limache), durante todo el periodo de duración de la entonces eventual Participación Ciudadana (“PAC”). Esta solicitud fue evaluada y acogida favorablemente por la Dirección Regional del SEA, conforme se comunicó mediante Carta N°202405103518 de fecha 08 de octubre de 2024, todo acorde a la normativa vigente y a precedentes administrativos del propio Servicio.*

Respecto del punto 2.3 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: *“El Proyecto no contempla la expropiación de la faja ferroviaria de propiedad de FERRONOR en la Estación La Calera, ni impide una eventual operación ferroviaria de esta empresa. En efecto, en la siguiente figura, es posible visualizar la planta de expropiaciones actualizada.”*

Respecto del punto 2.4 de la observación, el Titular indica que de la evaluación de impacto del Proyecto sobre la operación de Ferronor, en el Anexo 1_004_ Capítulo_4 de la Adenda Complementaria, reconoce el impacto AE-02: Alteración a eventual operación futura de FERRONOR en Vía Troncal (Sector Estación La Calera), para el cual señalo lo siguiente:

Respecto del punto 2.5 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “En relación con la observación, el Titular informa que el PAS 131, tiene por objeto resguardar el patrimonio cultural en su categoría de Monumento Histórico, estableciendo que toda intervención sobre este tipo de inmuebles debe contar con la autorización previa del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), conforme a lo dispuesto en los artículos 11 y 12 de la Ley N° 17.288. En virtud de ello, la competencia para su otorgamiento recae exclusivamente en el CMN, quien debe analizar el cumplimiento de los requisitos legales, técnicos y formales establecidos para dicho efecto.

Respecto del punto 2.6 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “El Titular señala que el EIA del Proyecto ha sido diseñado considerando el carácter patrimonial de la Estación La Calera, declarada Monumento Histórico junto con su tornamesa, y emplazada en una Zona Típica protegida por el Consejo de Monumentos Nacionales (“CMN”) desde el año 2014. Su diseño y evaluación han tenido como foco la recuperación del carácter ferroviario del recinto y su puesta en valor arquitectónica, histórica y urbana.

Respecto del punto 2.7 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “El Titular señala que el Proyecto contempla la expropiación de ciertos terrenos en los alrededores de la estación, incluyendo donde se ubica el cobertizo ferroviario sobre el andén norte. En este sentido, es importante resaltar que esta expropiación no incluye la vía principal de FERRONOR, por lo que no se interrumpe una eventual futura operación hacia el norte, de acuerdo a la siguiente figura:

Respecto del punto 2.8 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “El Proyecto contempla la expropiación del lote correspondiente al andén ubicado al este de la línea troncal norte, donde se ejecutarán obras de rehabilitación y construcción. Dicha expropiación no impide una eventual operación ferroviaria de FERRONOR, incluso, en la fase de operación, las obras permitirán una mejora en las condiciones del andén respecto de su estado actual, beneficiando a eventuales futuros pasajeros de FERRONOR. Durante la construcción, la eventual operación de trenes de pasajeros podrá realizarse en la sección del andén sin techumbre, cuya longitud (46 m) resulta compatible con la composición del material rodante con que cuenta FERRONOR. Lo anterior es posible visualizarlo en la siguiente figura:

Respecto del punto 2.9 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “El Proyecto contempla la expropiación del lote correspondiente al andén ubicado al este de la línea troncal norte, donde se ejecutarán obras de rehabilitación y construcción. Dicha expropiación no impide una eventual operación ferroviaria de FERRONOR, incluso, en la fase de operación, las obras permitirán una mejora en las condiciones del andén respecto de su estado actual, beneficiando a eventuales futuros pasajeros de FERRONOR. Durante la construcción, la eventual operación de trenes de pasajeros podrá realizarse en la sección del andén sin techumbre, cuya longitud (46 m) resulta compatible con la composición del material rodante con que cuenta FERRONOR. Lo anterior es posible visualizarlo en la siguiente figura:

Respecto del punto 2.10 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “El Titular indica que, se han incorporado 3 receptores en las ubicaciones del predio de Ferronor donde se aprecian oficinas, para verificar el cumplimiento de normativa de ruido y vibraciones.

Respecto del punto 2.11 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “Respecto a lo indicado para la medida de control de ruido referente a la reducción de velocidad para la circulación de trenes en fase de operación, el titular aclara que producto del avance de la ingeniería se ha actualizado la Modelación y Evaluación de Impacto de Ruido Aéreo, Fase Operación. Este documento da cuenta de sectores del trazado donde se requiere como medida de control de ruido adicional a la implementación de pantallas acústicas, la reducción de velocidad en sectores específicos del trazado, ya sea para vías de pasajeros o vía de carga. Los sectores en cuestión se resumen en tabla a continuación.

Respecto del punto 2.12 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “Respecto a la observación planteada, se aclara que los Planes de Monitoreo de Ruido y Vibración desarrollados por el titular se asocian a Compromisos Ambientales Voluntarios (CAV), dado que en materia de ruido y vibración la implementación de medidas de control y el cumplimiento en el 100% de receptores, genera que los impactos no sean significativos. Respecto de los CAV, el artículo 18 literal m) del Reglamento del SEIA establece que “Entre dichos compromisos, se podrá considerar los que se hacen cargo de los impactos no significativos y los asociados a verificar que no se generan impactos significativos” (énfasis agregado).

Respecto del punto 2.13 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “En el ANEXO1_001.9.14 EXPROPIACIONES de la Adenda Complementaria, se establece de forma pormenorizada el rol predial del predio a expropiar, la superficie a expropiar y la comuna en que se emplazan los terrenos, sumado a que cada terreno a expropiar tiene un número de Lote. Sumado a

Página 1051 de 1391

lo anterior, cabe señalar que en el Anexo A del mismo, se incluyen los planos de expropiaciones de cada uno de los predios afectos a esta.

Respecto del punto 2.14 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “El Titular aclara que, una parte de las obras del Proyecto se emplazan en el polígono correspondiente a la Zona Típica “Recinto Ferroviario de La Calera”, declarada mediante Decreto Supremo N° 306/2014 del Ministerio de Educación.

Respecto del punto 2.15 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “Conforme a lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, cualquier persona, natural o jurídica, puede formular observaciones a un Estudio de Impacto Ambiental (“EIA”) dentro del plazo de 60 días, contado desde la última publicación del extracto respectivo en el Diario Oficial o en un diario de circulación nacional.

Lo anterior vulnera los artículos 9 bis y 29 de la ley N° 19.300 y el artículo 83 del RSEIA, que exigen que las observaciones sean consideradas como parte del proceso de calificación y que la autoridad se haga cargo técnica y fundadamente de ellas, lo que no se cumple cuando la autoridad, sencillamente, copia las respuestas del titular, lo que constituye un vicio esencial del procedimiento de calificación ambiental.

La jurisprudencia del Segundo Tribunal Ambiental ha señalado reiteradamente que la debida consideración no exige acoger las observaciones, pero sí obliga a motivar adecuadamente la respuesta, no siendo suficiente una mera transcripción de las opiniones del titular o de los organismos sectoriales. La respuesta debe ser completa, precisa, autosuficiente, clara e independiente de la entregada por el titular.

“Vigésimo tercero. Que, en todo caso, cabe aclarar que la debida consideración de las observaciones ciudadanas, por parte de la Administración, obviamente no implica concluir en una posición favorable a lo observado, pero sí obliga a la autoridad a motivar adecuadamente su respuesta, no siendo suficiente una mera transcripción de las opiniones del titular o de los organismos sectoriales, sino que deberá contener una revisión acuciosa de todos los elementos tenidos en cuenta en la evaluación vinculados a la preocupación ambiental objeto de la observación.

[...]

Vigésimo séptimo. Que, por su parte, el Director Ejecutivo del SEA, el 1 de abril de 2013, dictó el Oficio Ordinario N° 130.528, que contiene el “Instructivo Consideración de las Observaciones Ciudadanas en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”. En dicho documento, la autoridad administrativa precisa, entre otras materias, el alcance del deber de evaluar técnicamente las observaciones y de dar respuesta fundada a ellas, lo que a juicio del Tribunal constituye un estándar mínimo que debe reunir la respuesta a las observaciones ciudadanas. Dicho instructivo, en cualquier caso, no puede implicar una merma de los derechos que reconoce la Ley N° 19.300 en materia de participación ciudadana, así como tampoco obsta a exigir nuevas obligaciones o estándares que se desprendan de la Ley.

Vigésimo octavo. Que, el citado instructivo establece que “considerar” las observaciones implica “[...] hacerse cargo de la materia observada durante el proceso de evaluación ambiental o, en otras palabras, incorporar al proceso respectivo la preocupación ambiental levantada por el observante, para luego, a la luz de lo anterior, dar respuesta a los requerimientos presentados por la ciudadanía durante el proceso formal de participación ciudadana de los proyectos sometidos a evaluación [...]”. Por otra parte, en cuanto a los criterios que se deben seguir al momento de dar respuesta a las observaciones, la autoridad señala que algunos de ellos deben ser: i) completitud y precisión en cada uno de los temas observados; ii) autosuficiencia, lo que implica dar respuestas completas, evitando las remisiones genéricas al EIA, DIA y/o Adendas; iii) claridad en la respuesta, tanto en su redacción como en el lenguaje; iv) sistematización y edición, evitando alterar las observaciones presentadas; y v) independencia de la respuesta entregada por el titular en la Adenda, la que sólo debe servir de referencia, debiendo evitar basarse únicamente en ella.

Vigésimo noveno. Que, de acuerdo a las disposiciones legales citadas, así como a las precisiones contenidas en el mencionado instructivo del SEA, para determinar si las observaciones ciudadanas fueron debidamente consideradas, a juicio del Tribunal, el análisis se debe extender a todo el procedimiento de evaluación ambiental y no debe quedar circunscrito únicamente a la respuesta que de ella se haga en la RCA respectiva. Tan importante como la respuesta a las observaciones, es el tratamiento que la autoridad les haya dado durante todo el proceso de evaluación antes de dar respuesta formal, donde la autoridad tiene el deber de incorporar a dicha evaluación, con la mayor antelación posible, las observaciones de la ciudadanía, lo que le permitirá adoptar, si corresponde, decisiones oportunas que también constituyen una expresión de una debida consideración de ellas.”⁷

Nada de lo indicado por el Segundo Tribunal Ambiental se ha cumplido en este caso.

⁷ Sentencia del Segundo Tribunal Ambiental de fecha 27 de octubre de 2016, Rol N° R-86-2015.

La Resolución Reclamada acepta las respuestas de EFE sin explicar por qué ellas descartarían la pérdida de conectividad ferroviaria, la afectación de la estación como nodo norte-sur, la insuficiente línea de base respecto de la operación de FERRONOR, la omisión de medidas sustantivas o la afectación patrimonial de los monumentos históricos y la zona típica, lo que, además, contraviene los criterios de autosuficiencia y de independencia contenidos en el Ordinario SEA N° 130.528, de fecha 1 de abril de 2013.

La debida consideración de las observaciones ciudadanas no puede limitarse a que la autoridad transcriba la opinión del titular. Ésta puede servir de antecedente, pero la decisión debe provenir necesariamente de una ponderación técnica y motivada de la autoridad.

En consecuencia, la Resolución Reclamada incurre en un vicio de fundamentación, ya que no contiene una ponderación técnica real de los antecedentes aportados; exigencia se vincula con el deber general de motivación de los actos administrativos.

En el Dictamen N° 60.170/2008, la CGR sostuvo que la fundamentación de los actos administrativos es una garantía de juridicidad, racionalidad y no arbitrariedad, pues impide que el ejercicio de potestades públicas obedezca al mero capricho de la autoridad.

“Cabe recordar que la exigencia de fundamentación de los actos administrativos se relaciona con el recto ejercicio de las potestades otorgadas a la Administración activa, toda vez que permite cautelar que éstas se ejerzan de acuerdo a los principios de juridicidad -el que lleva implícito el de racionalidad, evitando todo abuso o exceso, de acuerdo con los artículos 6° y 7° de la Constitución Política de la República, en relación con el artículo 2° de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado-, y de igualdad y no discriminación arbitraria -contenido en el artículo 19, N° 2, de la Carta Fundamental-, como asimismo, velar porque tales facultades se ejerzan en concordancia con el objetivo considerado por el ordenamiento jurídico al conferir las (aplica dictámenes N°s 15.419, de 2005; 30.516 y 35.617, ambos de 2006, y 46.312, de 2008).”

La debida consideración también exige que las observaciones se integren al análisis ambiental con la mayor antelación posible. La jurisprudencia reciente del Segundo Tribunal Ambiental ha sostenido que tan importante como la respuesta formal en la RCA es el tratamiento que la autoridad haya dado a las observaciones durante todo el procedimiento de calificación, pues su incorporación temprana permite adoptar decisiones oportunas.

“Décimo. Así, tanto o más importante que la respuesta a las observaciones en la RCA, es el tratamiento que la autoridad les haya dado durante todo el proceso de evaluación antes de dar respuesta formal, donde esta tiene el deber de incorporar a dicha evaluación, con la mayor antelación posible las observaciones de la ciudadanía, lo que permitirá adoptar, si corresponde, decisiones oportunas que también constituyen una expresión de una debida consideración de ellas (Cfr. Segundo Tribunal Ambiental, Roles R N° 35-2014, 18 de febrero de 2016, c. 59°; R N° 86-2015, 27 de octubre de 2016, c. 29°; R N° 93-2016, 27 de febrero 2017, c. 25°; R N° 131-2016, 28 de abril de 2017, c. 80°; R N° 101-2016, 31 de mayo de 2017, c. 31°; R N° 146-2017, 28 de septiembre de 2017, c. 7°; R N° 219- 2019, 5 de abril de 2021, c.19°; R N° 375-2022, 19 de agosto de 2025, c. 65).

Decimoprimeramente. Lo señalado precedentemente, es coherente con una interpretación amplia y no meramente formal de las disposiciones legales cuando se refieren a las observaciones que “no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental”. Así, el Tribunal entiende por ‘fundamento’ no sólo los argumentos contenidos específicamente en la RCA, que explican o motivan la respuesta a la observación, sino que, además, lo realizado en relación con las observaciones ciudadanas durante todo el proceso de evaluación ambiental que -en rigor- es el sustento material para la dictación de la respectiva RCA, que debe visualizarse en concordancia al proceso de evaluación. Por ello, el análisis de los cuestionamientos a la consideración de las observaciones planteadas por la reclamante debe efectuarse a la luz del tratamiento que estas tuvieron a lo largo del proceso de evaluación ambiental, como se verá en lo sucesivo.”⁸

En este caso, ocurrió lo contrario: las observaciones de FERRONOR fueron omitidas, incorporadas tardíamente o respondidas sin una evaluación autónoma.

La infracción a la debida consideración no consiste en una deficiencia formal de redacción en la que incurre la Resolución Reclamada. Es una falla estructural de la evaluación, porque las observaciones de FERRONOR no fueron tratadas como insumos técnicos capaces de modificar o complementar el Proyecto, sino como planteamientos a los que bastaba responder mediante la reproducción de la posición del titular.

En consecuencia, el procedimiento se encuentra viciado y la Resolución Reclamada debe ser dejada sin efecto o, al menos, el procedimiento debe retrotraerse al momento de formular observaciones al EIA.

Estos vicios no son meramente formales. Afectaron el núcleo del derecho de participación ciudadana reconocido por la ley N° 19.300, por el RSEIA y por los principios que informan la legislación ambiental.

⁸ Sentencia del Segundo Tribunal Ambiental de fecha 25 de julio de 2026, Rol N° R-473-2024 (acumulada R-474-2024).

CAPÍTULO 4.

INDEBIDA CONSIDERACIÓN SUSTANCIAL DE LAS OBSERVACIONES DE FERRONOR A LA ADENDA.

Además de los vicios procedimentales descritos, la Resolución Reclamada incumple el estándar de debida consideración del artículo 29 de la ley N° 19.300 al validar respuestas de EFE que no abordan el núcleo de las observaciones de FERRONOR ni explican por qué los impactos denunciados serían inexistentes o no significativos.

Hemos visto que la debida consideración de las observaciones ciudadanas no se satisface con una mera respuesta formal o aparente. Se debe verificar si las respuestas y la evaluación abordan efectivamente las materias planteadas en las observaciones.

Según vimos en el capítulo 2, FERRONOR formuló observaciones que denunciaban impactos como la expropiación y afectación de bienes de su dominio (v.gr., estación La Calera, vías de desvío, etc.); corte de vías mediante un cruce a nivel; eliminación de los empalmes operacionales e históricos que unen las vías de FERRONOR con las de EFE; afectación de la Tornamesa; pérdida del acceso al andén histórico asociado a los trenes que parten hacia el norte; disminución de terrenos destinados a la expansión, mejora y continuidad operacional, quedando retazos separados, y afectación de actividades ferroviarias, patrimoniales y comerciales actuales o en desarrollo.

Para efectos del presente recurso, agruparemos las observaciones de FERRONOR a la Adenda en las siguientes materias principales:

- a. Omisión y falta de evaluación de impactos.
- b. Afectación del monumento histórico y de la zona típica.
- c. Deficiencias generales de la evaluación ambiental.

1. Omisión y falta de evaluación de impactos.

En esta categoría, se comprenden las observaciones 2.3, 2.4, 2.8 y 2.14 de las observaciones de FERRONOR a la Adenda del Proyecto.

La Resolución Reclamada no reconoce adecuadamente los impactos causados a la actividad de FERRONOR, los que son minimizados sin justificar suficientemente su magnitud.

El artículo 18 del RSEIA exige que el EIA describa adecuadamente las partes, obras y acciones del proyecto, así como los elementos del medio ambiente susceptibles de ser afectados.

La Corte Suprema ha destacado que el titular de un proyecto sometido al SEIA tiene la carga de acreditar que su ejecución no genera impactos significativos o que las medidas propuestas son adecuadas para enfrentarlos.

“Que, por otro lado, se debe tener presente que el proceso de evaluación de impacto ambiental es un procedimiento especial de carácter eminentemente técnico– científico, al que se someten los proyectos que son susceptibles de causar un impacto ambiental. A través de este procedimiento se busca predecir y evaluar aquellos efectos que produzcan las actividades desarrolladas en el marco de un determinado proyecto, sobre la vida humana, la salud y el medio ambiente. Tal proceso de evaluación es dirigido y administrado por el Servicio de Evaluación Ambiental.

Pues bien, lo relevante, en el caso del Estudio de Impacto Ambiental, en relación a las características del procedimiento, es que este proceso de evaluación técnico-científico contempla una activa participación del titular del proyecto, los órganos del Estado con competencia ambiental (OECAS) y la ciudadanía.

En este aspecto, el titular tiene la carga de acreditar que la realización del proyecto no genera impactos significativos o que las medidas de mitigación o compensación propuestas son adecuadas para enfrentar el efecto detectado y es en este contexto que deben satisfacer los requerimientos de información y adecuar su proyecto en la medida que en el marco de evaluación surjan observaciones de la ciudadanía y/o de las OECAS que así lo aconsejen.”⁹

EFE no cumplió esa carga respecto de FERRONOR. Minimizó su afectación, no reconoció impactos y no propuso medidas de mitigación, reparación y compensación apropiadas.

1.1. Afectación de bienes de FERRONOR.

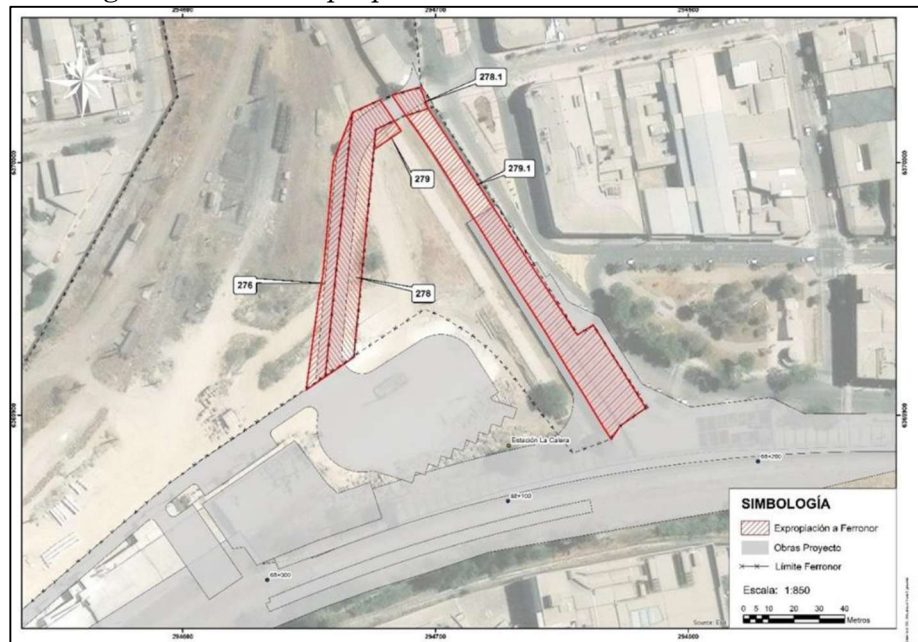
La Resolución Reclamada sostiene que el Proyecto no contempla la expropiación de la faja ferroviaria de propiedad de FERRONOR en la estación La Calera y que no impide una eventual operación ferroviaria. El titular reconoce la expropiación del lote correspondiente al andén ubicado al este de la línea troncal norte y la ejecución de obras sobre sectores relevantes para la operación ferroviaria de FERRONOR.

El Anexo de Participación Ciudadana de la Resolución Reclamada consigna lo siguiente:

“Respecto del punto 2.3 de la observación, el Titular en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria indica que: “El Proyecto no contempla la expropiación de la faja ferroviaria de propiedad de FERRONOR en la Estación La Calera, ni impide una eventual operación ferroviaria de esta empresa. En efecto, en la siguiente figura, es posible visualizar la planta de expropiaciones actualizada.

⁹ Sentencia de la Corte Suprema de fecha 15 de diciembre de 2022, Rol N° 3.569-2022, Considerando 3°.

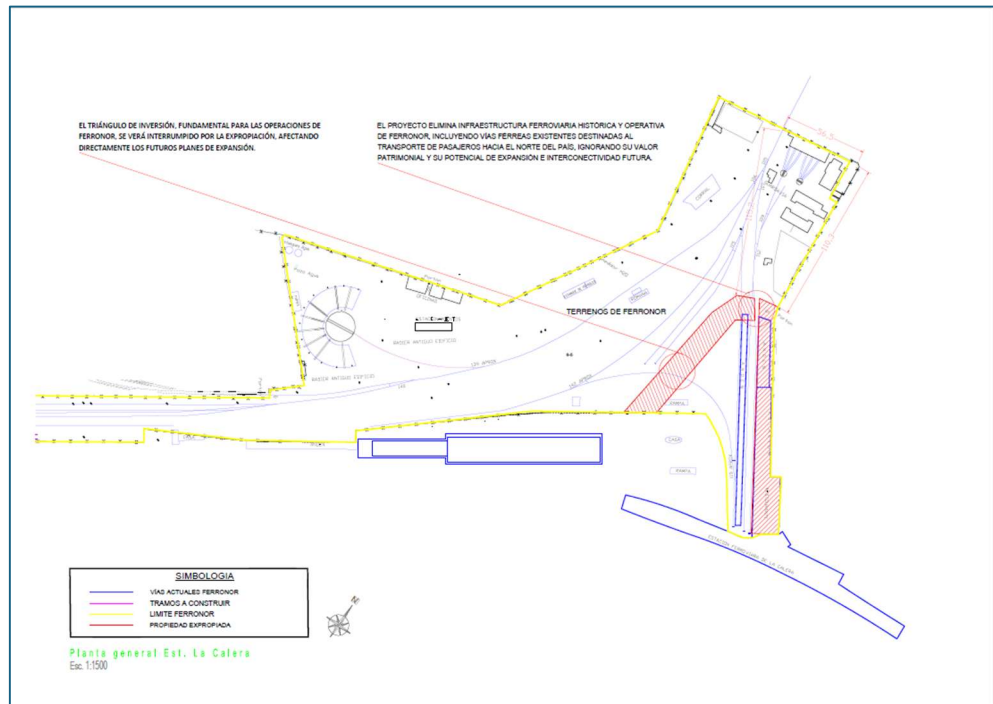
Figura. Zona de expropiación acceso estación La Calera.



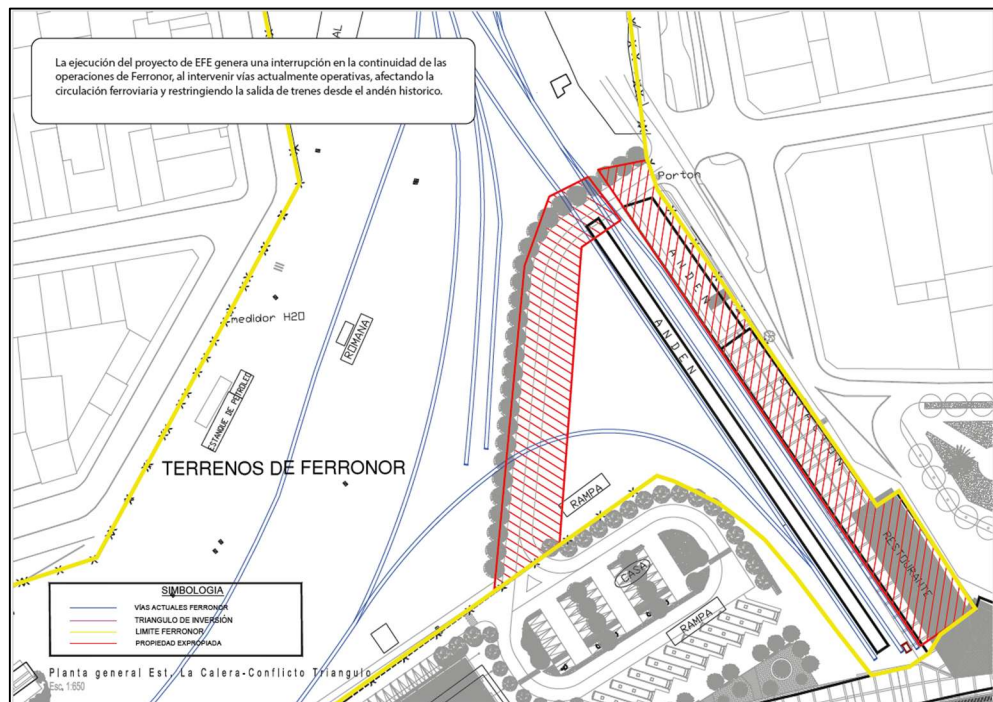
Fuente: Adenda Complementaria, Anexo Ciudadano, página 678.

Conforme a esta, es posible evidenciar una reducción del área inicialmente contemplada para los lotes 276 y 279, limitando la expropiación a la franja estrictamente necesaria para materializar la vialidad de acceso a la estación. La única excepción la constituye el lote 279.1, donde se ubica el cobertizo que será restaurado según los atributos patrimoniales que posee el inmueble en su totalidad. Todo lo anterior, sin afectar la vía de titularidad de FERRONOR.”

Según se aprecia en las siguientes imágenes, la ejecución del Proyecto genera una interrupción en la continuidad de las operaciones de FERRONOR, al intervenir el triángulo de inversión y vías férreas operativas (además de históricas), afectando la circulación ferroviaria y restringiendo la salida de trenes desde el andén histórico de la estación La Calera.

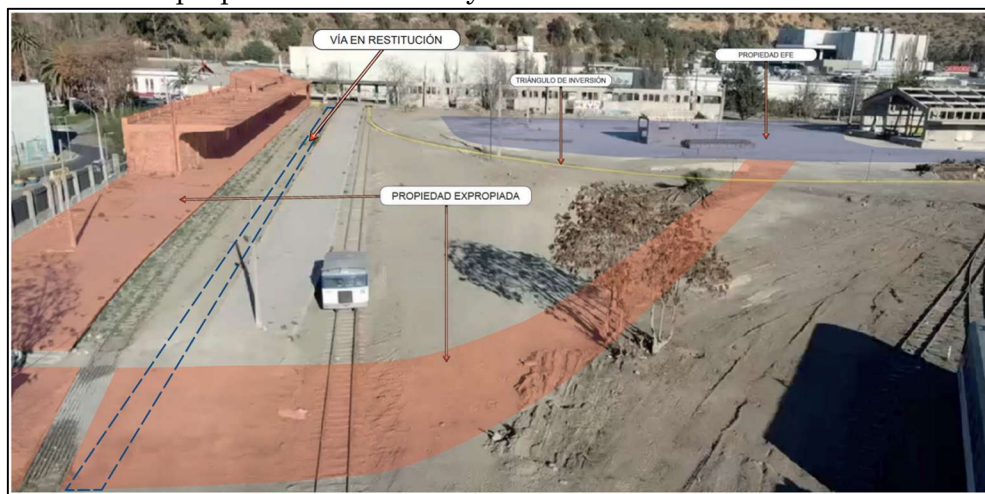


Fuente: FERRONOR.



Fuente: FERRONOR.

Expropiación del andén y afectación de vías férreas.



Fuente: FERRONOR.

La expropiación del andén y de la edificación colindante es reconocida por EFE, pero no la afectación de tres vías férreas y el triángulo de inversión de FERRONOR, además de dejar un retazo de terreno con una forma inadecuada para la cómoda actividad ferroviaria.

El Anexo de Participación Ciudadana de la Resolución Reclamada consigna lo siguiente:

“Por otra parte, el proyecto contempla la expropiación del lote 279.1, correspondiente al andén ubicado al este de la línea troncal norte, realizándose durante la fase de construcción, labores de rehabilitación y construcción en dicho sector. Si bien el andén será expropiado, ello no impedirá una eventual operación ferroviaria de FERRONOR durante la fase de operación del Proyecto, pues el uso compartido del andén deberá evaluarse a través de los mecanismos de coordinación interempresarial previstos en la Ley General de Ferrocarriles”.

La Resolución Reclamada no se hace cargo de que FERRONOR se verá privada del dominio del lote definido como 279.1, en el que se ubican el andén de la estación y la totalidad de la edificación de su ala norte, por una obra del Proyecto, y que, con posterioridad, sin tales elementos esenciales para la prestación del servicio ferroviario, deberá pedirle a EFE que evalúe su eventual uso compartido. El acceso futuro no queda garantizado y el impacto puede producir efectos permanentes sobre la operación ferroviaria, el uso histórico del recinto y las actividades económicas asociadas.

No es suficiente afirmar que el andén “podría” ser compartido en el futuro. La evaluación ambiental debe analizar la afectación que produce la expropiación de infraestructura ferroviaria actual, así como las condiciones reales de continuidad operacional.

Claramente, la intención de EFE es tener el dominio exclusivo de la estación La Calera y eliminar su calidad de “estación de concurrencia”, tal cual se indica en los lineamientos propuestos para su intervención, contenidos en el anexo “ANEXO2_079_ANTECEDENTES PATRIMONIALES” de la Adenda Complementaria.

*“Si bien el proyecto de Rehabilitación se centra en los terrenos pertenecientes a EFE, todas las intervenciones a realizar tendrán en cuenta su relación con los otros terrenos componentes de la Zona Típica, **como los pertenecientes a Ferronor** y la Plaza de Armas.*

*Así, se ha de potenciar en la intervención, la fluida relación con el espacio público, mientras en el interior del Recinto Estación, se deben propiciar primero las relaciones visuales con los componentes del sitio Ferronor (tornamesa y rieles) y permitir, a futuro, conexiones peatonales y vehiculares **que propicien el entendimiento y funcionamiento del Recinto como un conjunto unitario, más allá de su propiedad.***

En este aspecto, el de la Estación de Ferrocarriles, hoy compartida en propiedad y uso, recupera el sentido unitario que tuvo desde su concepción inicial y en su uso hasta los años 90” (énfasis agregado).

El “uso original” de la estación corresponde al uso ferroviario de toda la red ferroviaria del país que se encuentra presente en La Calera y que constituye el punto de inicio de la red troncal de FERRONOR.

FERRONOR no pretende que la autoridad ambiental determine la indemnización expropiatoria; lo que reclama es que se evalúen dentro del SEIA los impactos ambientales derivados de esa expropiación cuando recaen sobre infraestructura ferroviaria, bienes patrimoniales protegidos, una estación de concurrencia y actividades económicas susceptibles de afectación, y que las preocupaciones planteadas sobre la materia no hayan sido incorporadas y analizadas dentro del procedimiento.

A modo ejemplar, durante el procedimiento de participación ciudadana se recibieron observaciones sobre la pérdida de la actividad económica y del ingreso principal en predios agrícolas que serían expropiados; preocupación que fue recogida por la autoridad ambiental y por EFE, que consideró tal impacto como significativo (DS-10). Sin embargo, no se hizo lo mismo tratándose de la afectación planteada por FERRONOR, la que fue minimizada en función a la opinión de EFE sobre la materia.

Las observaciones ciudadanas también consultaron por las afectaciones a clubes sociales, un club de billar y un restaurante, así como las medidas propuestas para ellos; preocupaciones que también fueron incorporadas por la autoridad al procedimiento, pero, nuevamente, excluyendo a FERRONOR del análisis, en circunstancias que tales personas eran incluso sus arrendatarios. La pérdida de rentas de arrendamiento tampoco fue analizada.

A mayor abundamiento, la agrupación cultural “El Vagón Multiespacio” planteó en sus observaciones no haber sido considerada en el EIA; preocupaciones que nuevamente fueron incorporadas al procedimiento por la autoridad ambiental y recogidas por EFE, quien les proporcionará recintos para sus actividades. Sin embargo, los propietarios de parte de la estación y que desarrollan en ella una actividad similar a la del titular, son ignorados.

1.2. Cruce de la vía de FERRONOR.

La Resolución Reclamada sostiene que el cruce vehicular a nivel proyectado sobre la vía de FERRONOR no interferirá con un eventual futuro tráfico ferroviario y que cumplirá la normativa técnica aplicable. Sin embargo, la evaluación se limita a afirmar que la interferencia vial sería acotada, comparando flujos vehiculares con el cruce Carrera.

Este análisis es incorrecto. El impacto relevante no es únicamente vial, sino ferroviario, patrimonial y operacional. La incorporación de un cruce vehicular dentro de la zona típica sobre las líneas históricas y las vías utilizadas como triángulo de inversión, altera la funcionalidad del recinto, condiciona eventuales operaciones futuras y modifica la relación histórica entre andenes, vías y estación.

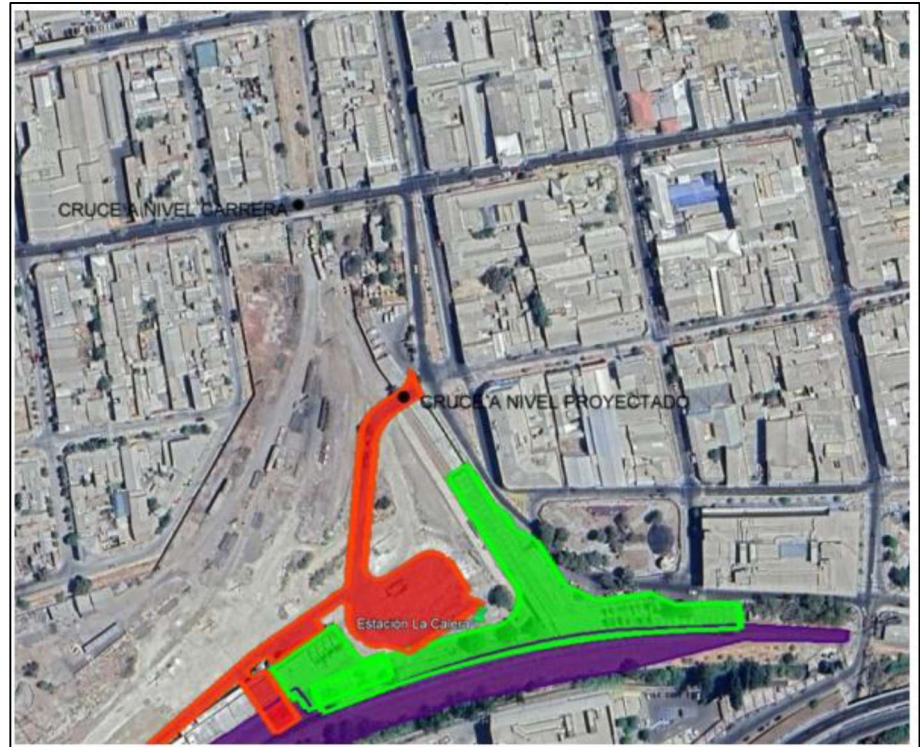
El Anexo de Participación Ciudadana de la Resolución Reclamada consigna lo siguiente:

“Asimismo, se ha proyectado un cruce vehicular a nivel en el punto de intersección entre la vialidad de acceso y la vía de FERRONOR, lo que permitirá mantener la funcionalidad ferroviaria de la vía. Este cruce cumplirá la normativa técnica vigente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Cabe destacar que, su construcción no interfiere con un eventual futuro tráfico ferroviario y no requiere levantar la vía de FERRONOR. Sin perjuicio de lo señalado, cabe indicar que, de acuerdo con los antecedentes recabados para la elaboración de la Adenda Complementaria, FERRONOR no ha prestado servicios regulares de transporte de carga ni de pasajeros desde Estación La Calera hacia el norte en los últimos años.”

“Una de las obras del Proyecto, en particular la vialidad de acceso a la Estación La Calera, cruzará la línea troncal de FERRONOR. En el punto de intersección se implementará un cruce vehicular a nivel, que, de acuerdo a la normativa ferroviaria, corresponde a una obra que permite la coexistencia y coordinación de ambos sistemas de transporte en un mismo punto físico, por tanto, ello no implica un “corte” de la vía troncal. El diseño, señalización y control del cruce a nivel están orientados a minimizar los riesgos de colisión y a garantizar la fluidez operativa de los servicios ferroviarios. Respecto de la fase de construcción de dicha obra, no se requiere asignar ventanas de trabajo “sin pasada de trenes”, toda vez que puede llevarse a cabo sin interferencias a un eventual tráfico de trenes, y en los horarios en que FERRONOR no tenga contemplado la movilización de su equipo rodante desde o hacia el andén. En relación a esto, es pertinente señalar que actualmente la línea troncal interseca con calle Carrera en un cruce a nivel, aproximadamente 150 metros al norte de la estación ferroviaria. De acuerdo con los resultados del Estudio Impacto Vial (Anexo1_001.9.2 de la Adenda) los flujos viales del cruce proyectado, correspondientes a 90 y 63 vehículos/hora para el período de punta mañana y punta tarde respectivamente, representan un 7% y un 6% respecto de los flujos para dichos períodos en el Cruce Carrera.

Figura: Ubicación del cruce a nivel proyectado y cruce existente en calle Carrera.



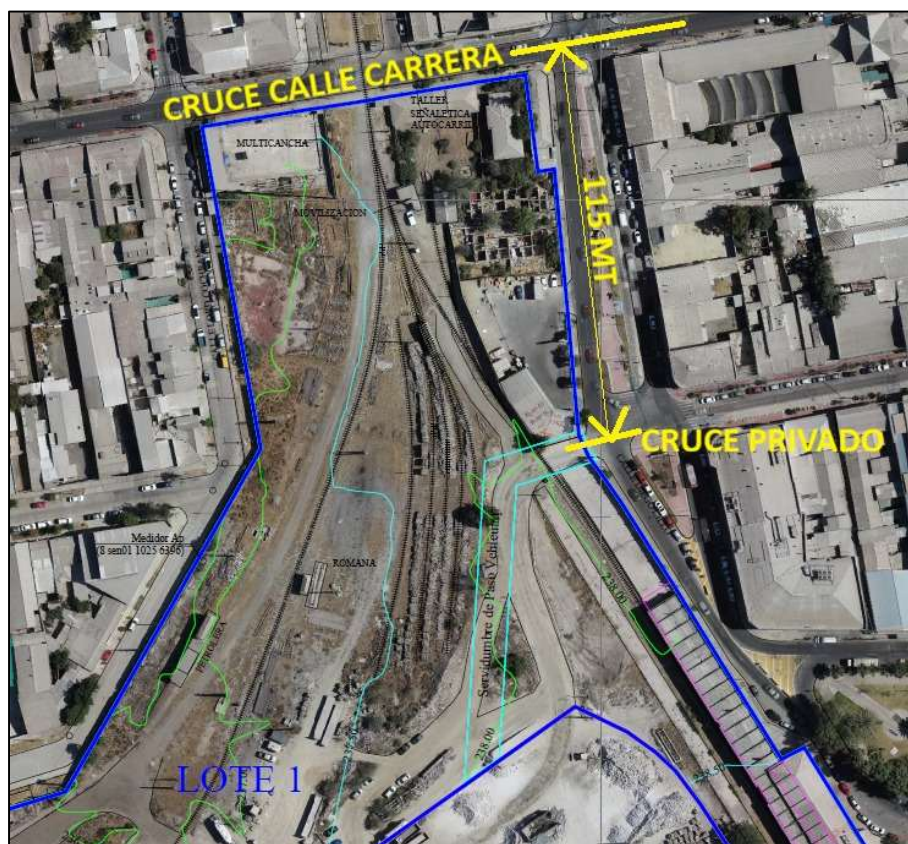
Fuente: Adenda Complementaria, Anexo 1_004_ Capítulo_4, Figura 4-40 Ubicación del cruce a nivel proyectado y cruce existente en calle Carrera, página 4 -520.

Respecto de la velocidad de circulación de los trenes, es posible señalar que, dada la cercanía entre el cruce ferroviario proyectado y los andenes de la Estación La Calera, en este punto un tren proveniente de la estación no habría alcanzado una elevada velocidad, y por la misma razón, un tren que se aproxime ésta lo haría a velocidad reducida. Por ello, la habilitación del cruce ferroviario no implicaría una reducción en la velocidad de circulación de eventuales futuros servicios ferroviarios.”

Este impacto fue analizado de forma inadecuada y FERRONOR no pudo emitir pronunciamiento alguno sobre la materia, ya que fue incorporado en la Adenda Complementaria del Proyecto.

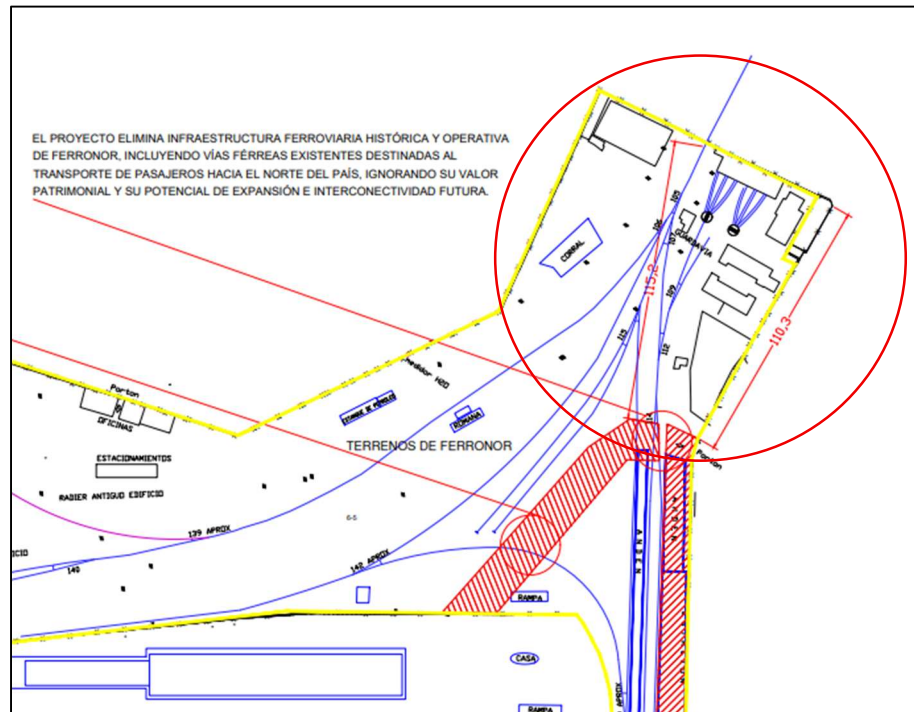
En primer lugar, no se analizó la naturaleza jurídica de este cruce, para lo cual existen dos alternativas: cruce público o cruce privado.

No podría tratarse de un cruce público, porque conecta el espacio público (v.gr., calle Diego Lillo) con un predio privado. Tampoco podría corresponder a un cruce privado, porque el artículo 2, letra d), del reglamento de cruces particulares en vías férreas, decreto N° 2.132/1939 del Ministerio de Fomento¹⁰ -no analizado dentro de la calificación ambiental-, **prohíbe la habilitación de cruces particulares a menor distancia que 150 metros en áreas urbanas**, y el cruce Carrera se ubica a menos de 150 metros del cruce propuesto por EFE, tal cual se demuestra con las imágenes siguientes.



Fuente: FERRONOR.

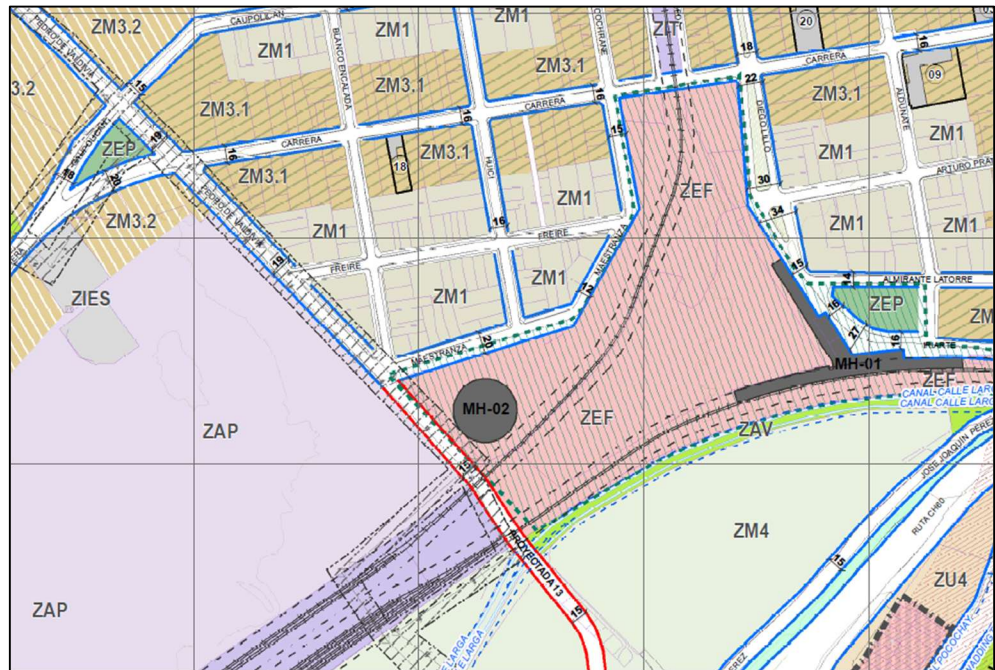
¹⁰ Decreto N° 2132/1939, artículo 2: “Las Empresas Ferroviarias podrán otorgar autorización para construir cruces particulares en sus propias vías, bajo las siguientes disposiciones: d) No podrá autorizarse el establecimiento de nuevos cruces a menos de ciento cincuenta metros de distancia entre unos y otros, en territorios urbanos o suburbanos y a menos de quinientos metros en territorios rurales.”



Fuente: FERRONOR.

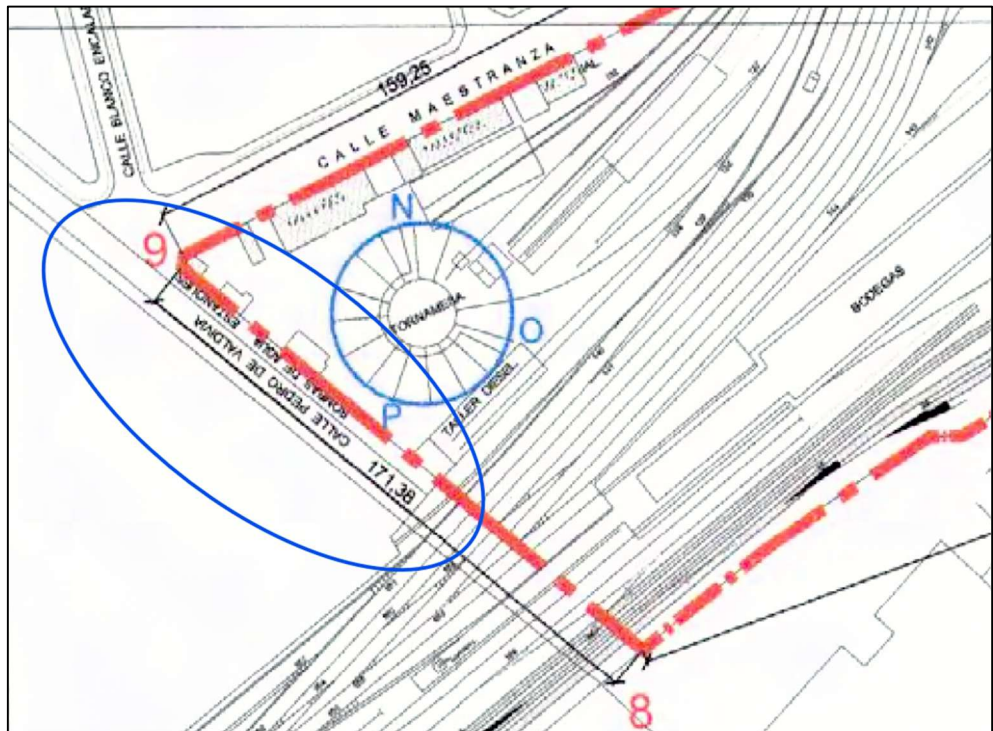
En segundo lugar, este cruce no es realmente necesario.

Si bien los terrenos de EFE ya cuentan con sectores con frente o acceso a calles públicas, el nuevo plan regulador comunal de La Calera de mayo de 2026 -no analizado durante el proceso de evaluación ambiental, pero de público conocimiento desde hace ya bastante tiempo- contempla la afectación a la utilidad pública de la estación La Calera por la apertura de la vialidad denominada “calle proyectada 13”.



Fuente: Nuevo plan regulador comunal de La Calera.

La “calle proyectada 13” le otorga acceso a la zona de estacionamientos y aparece graficada en el plano oficial del Consejo de Monumentos Nacionales que conforma la declaratoria patrimonial (v.gr., calle Pedro de Valdivia, según se muestra en la imagen siguiente.)



Fuente: Decreto N° 306/2014 del Ministerio de Educación.

El nuevo plan regulador comunal de La Calera establece una alternativa de ingreso a la zona típica en terrenos de EFE, lo que permite replantear en términos permanentes el ingreso de automóviles y buses al área de estacionamientos por el cruce proyectado, evitando la afectación a FERRONOR.

De igual forma, desde la óptica de la seguridad, el cruce propuesto resulta incompatible con la actividad ferroviaria, pues se genera dentro de la misma estación, no tiene los distanciamientos permitidos y se encuentra ubicado inmediatamente al inicio de la vía. Además, el cruce será usado intensamente, lo que podría demandar exigencias especiales, como sistemas de señalización, luminarias, barreras, casetas, cercado de faja, etc., las que no fueron informadas durante la evaluación ambiental, generando una situación de inseguridad que incide en la viabilidad de nuestras operaciones.

La Resolución Reclamada no podía descartar la significancia del impacto causado por el Proyecto mediante una simple comparación de flujos vehiculares. Debió evaluar si el cruce era material y jurídicamente posible; si afectaba la continuidad funcional del recinto ferroviario, la seguridad operacional, la posibilidad de prestación futura de servicios de carga o pasajeros, y la preservación del valor patrimonial de la estación como nodo ferroviario.

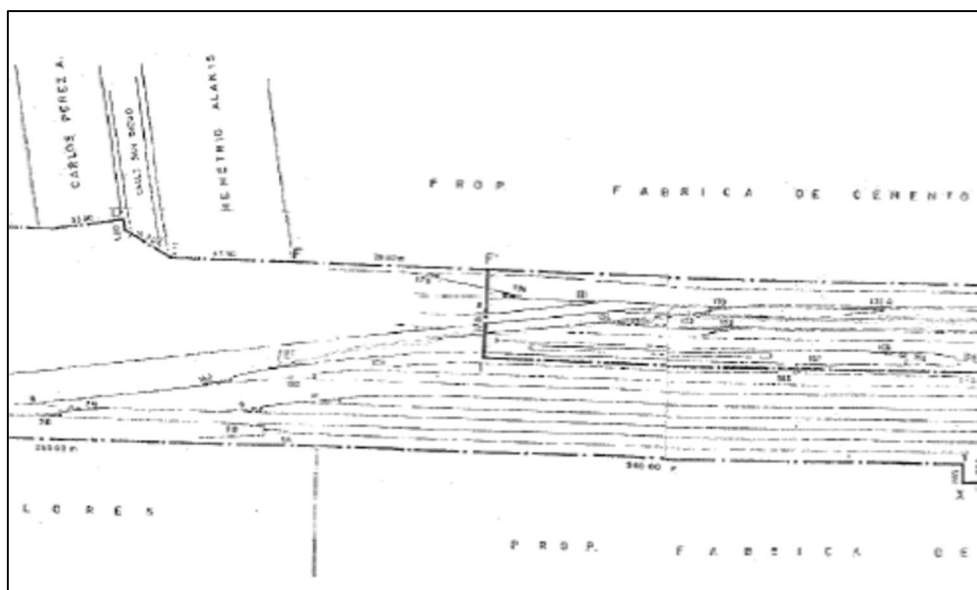
1.3. Eliminación de los empalmes operacionales e históricos y pérdida de conectividad ferroviaria.

La Resolución Reclamada deja establecido que el Proyecto contempla la eliminación de los empalmes operacionales e históricos existentes entre las vías de EFE y FERRONOR (tres líneas bitrocha y una trocha 1.676), como resultado del emplazamiento de nuevas infraestructuras (v.gr., cocheras, las que no son esenciales ni estratégicas para las vías o la operación del titular). Sin embargo, se plantea que ello no impediría, en términos técnicos, una futura reconexión entre ambas líneas.

La relevancia de una vía férrea no se mide únicamente por su extensión, sino por su continuidad física y funcional, que es lo que permite la circulación ferroviaria. Por ello, un tramo de faja vía solamente adquiere sentido y cumple su función, en tanto permite la unión continua e ininterrumpida de un punto con otro. Mientras más extensa sea la línea ferroviaria, mayor será su valor.

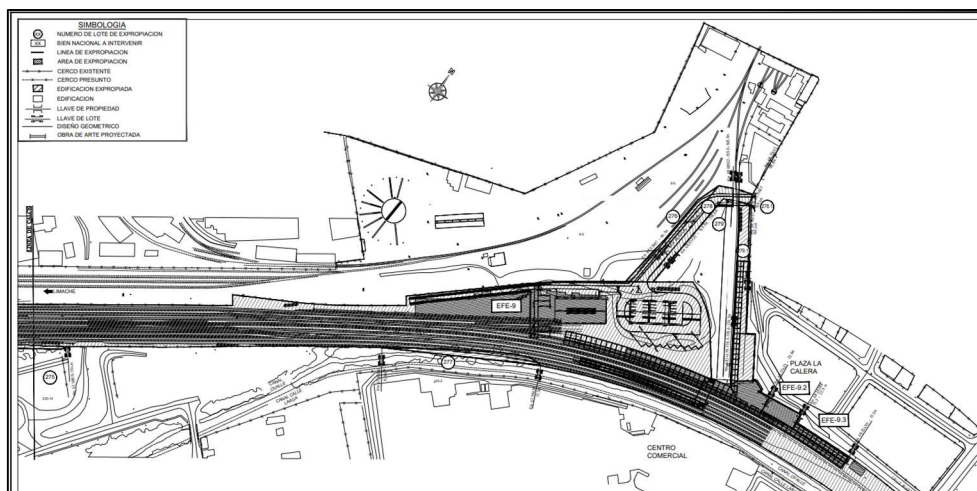
La línea longitudinal tiene una extensión de, aproximadamente, 3.100 kilómetros.

Las líneas de bitrocha y de trocha 1.676 aparecen graficadas en el plano elaborado por EFE al momento de vender la estación La Calera a FERRONOR, conforme lo autorizó la ley N° 18.871.

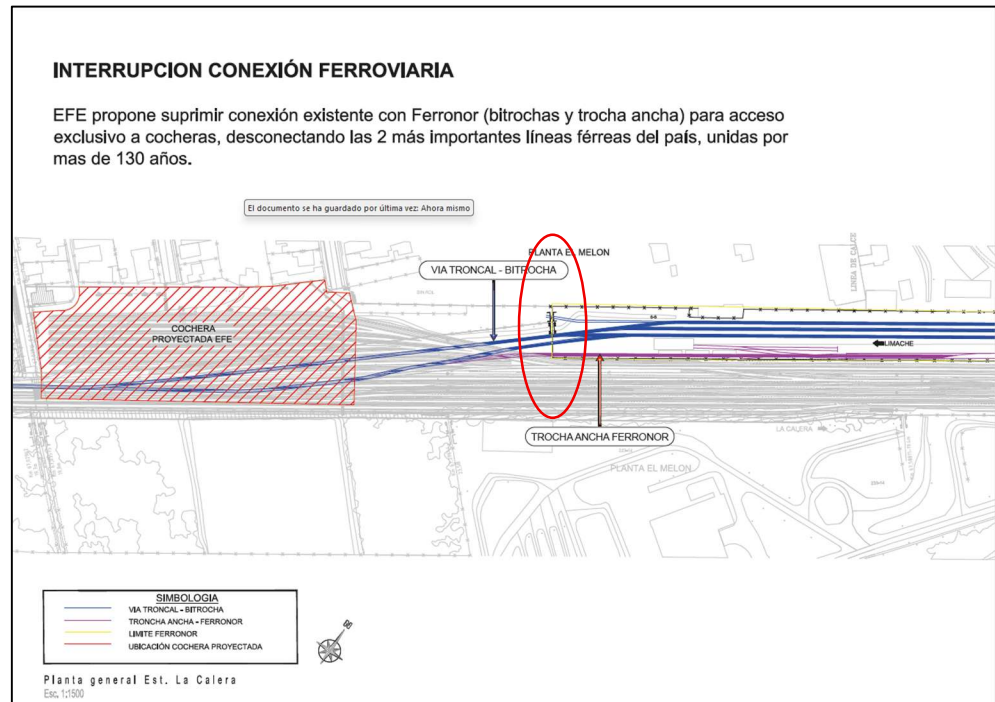


Fuente: Plano EFE, año 1992, N° 6220-92-1.

Las imágenes siguientes grafican la eliminación de los empalmes de las líneas de bitrocha y de trocha 1.676 entre EFE y FERRONOR.



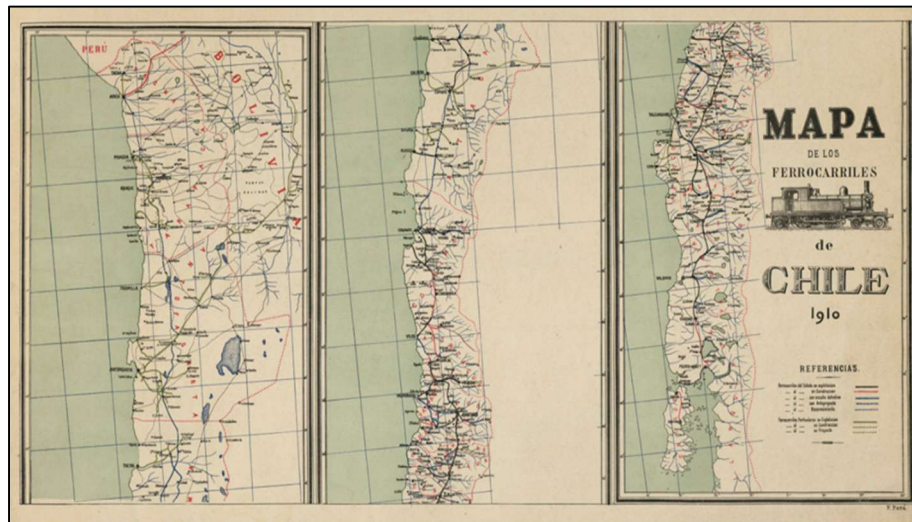
Fuente: Lámina 37, "ANEXO1_001.9.14 EXPROPIACIONES", Adenda Complementaria.



Fuente: FERRONOR.

El EIA de EFE omite entregar información importante sobre la estación La Calera, especialmente desde la óptica de la función que cumple dentro de la conectividad ferroviaria del país.

Sobre el particular, la idea de un ferrocarril longitudinal comenzó con las leyes N° 1.036/1898 y N° 2.081/1908. Inicialmente, se pretendía la unión de Puerto Montt con Tacna, pero, finalmente, sólo se concretó entre Iquique y Puerto Montt. El 23 de noviembre de 1913 partió el primer tren longitudinal.



Fuente: Mapa Ferroviario de Chile de 1910.

El corte de la unión territorial continua que representa la línea longitudinal -única en nuestro país y sobre la cual descansa la operación ferroviaria de transporte de carga y pasajeros- no ha sido analizado por EFE y sus efectos serían de tal magnitud que, literalmente, partirían el país en dos.

En relación con estas materias, el Anexo de Participación Ciudadana de la Resolución Reclamada consigna lo siguiente:

“Respecto de la conexión física entre las líneas de EFE y FERRONOR, el Proyecto contempla la eliminación del empalme histórico existente como resultado del emplazamiento de nuevas infraestructuras. Sin embargo, ello no impide, en términos técnicos, una futura reconexión entre ambas líneas.”

A su vez, en el Anexo Ciudadano entregado por EFE en la Adenda Complementaria, al analizar este impacto, sostuvo lo siguiente:

“Conforme a la metodología de evaluación de impacto, se clasificó el efecto como negativo por el cambio respecto de la situación base, con intensidad baja (dado lo señalado respecto a que el tramo se encuentra en desuso y presenta fallas importante), de extensión parcial (solo servicios que necesiten usar la red EFE), momento de manifestación en el mediano plazo (en la situación base cualquier reactivación de la conexión exigiría al menos un año de tramitación y obras), persistencia temporal, reversibilidad no natural pero recuperable en el corto plazo mediante un nuevo empalme, efecto directo y periodicidad continua, sin sinergias ni acumulaciones relevantes. El resultado de significancia es “no significativo.”

[...]

En consecuencia, si bien se reconoce un impacto negativo sobre la conexión histórica, este no reviste el carácter de significativo, considerando tanto el estado actual del tramo afectado, el cual se encuentra en desuso y presenta múltiples deficiencias de seguridad y funcionalidad como la posibilidad técnica de proyectar un nuevo empalme en condiciones de seguridad y operatividad adecuadas.”

Estas afirmaciones carecen de respaldo suficiente y no permiten comprender el real alcance de la intervención propuesta.

La eliminación de los empalmes operacionales e históricos que unen las vías de FERRONOR con las de EFE interrumpe la continuidad física de la vía longitudinal y priva a la estación La Calera de uno de los atributos que explican su valor histórico: servir de punto de conexión entre las redes ferroviarias norte y sur.

En otras palabras, Iquique y Puerto Montt van a quedar desconectados, pues los trenes que vendrán desde el norte no tendrán forma de continuar su viaje hacia el sur, y viceversa, ya que no habrá línea férrea continua sobre la cual circular.

Sin embargo, un impacto que compromete la conectividad ferroviaria de todo el país, que altera la funcionalidad histórica y operativa de la estación La Calera y que afecta un atributo patrimonial expresamente reconocido por la declaratoria de monumento, es descartado como no significativo sin una motivación técnica robusta, verificable y autosuficiente.

La Resolución Reclamada yerra de forma manifiesta en este caso, pues a pesar de que EFE reconoce abiertamente la eliminación de la conexión operacional histórica, no incorpora una solución de reconexión dentro del Proyecto. Es más, le asigna dicha tarea a FERRONOR, tal como se indica en el Anexo de Participación Ciudadana de la Resolución Reclamada:

*“No obstante ello, el diseño resguarda los accesos y la continuidad de la vía troncal de FERRONOR, **preservando la factibilidad técnica de un futuro empalme entre redes, sujeto a evaluaciones y permisos sectoriales, sin constituir una obra del presente Proyecto**” (énfasis agregado).*

Nótese que EFE no garantiza la conexión futura, sino que la excluye del ámbito de aplicación del Proyecto y la condiciona a su factibilidad técnica y a la obtención de permisos sectoriales, interrumpiendo la conectividad ferroviaria sin hacerse cargo de dicho impacto, lo que no satisface el estándar de la evaluación de impacto ambiental.

La Resolución Reclamada incurre en un vicio de motivación al aceptar una hipótesis futura e incierta como fundamento para descartar un impacto actual e inevitable del Proyecto, lo que, en términos ambientales, supone la sustitución de una medida exigible y fiscalizable por una mera expectativa.

La eliminación de los empalmes operacionales e históricos es una obra concreta y permanente del Proyecto; su eventual y futura reconexión no lo es. La Resolución Reclamada no identifica cómo se restablecerá la conexión, quién ejecutará la obra, en qué condiciones técnicas, en qué plazo, con qué permisos ni bajo qué mecanismos de seguimiento y fiscalización. Sin esos elementos, la respuesta no cumple el estándar de debida consideración.

Por lo demás, nada asegura el éxito de la eventual y futura reconexión, ya que el Proyecto no dejará sectores apropiados para ello. La ocupación con cocheras del sector destinado a los empalmes operacionales e históricos prácticamente elimina toda posibilidad de reconexión futura, ya que los terrenos que le quedarán a FERRONOR tras la expropiación del Lote 1 se ubicarán en el sector de la estación, o al interior de la zona típica, o carecerán de la superficie necesaria, o no serán adecuados para atender los flujos o volúmenes asociados al transporte. Además, implicaría la tramitación de decretos de concesión, permisos y, especialmente, la obtención de la autorización de EFE; aspectos que son omitidos por la Resolución Reclamada.

La estación La Calera no es una infraestructura de transporte cualquiera. Es una estación en la que confluyen distintas empresas ferroviarias y representa el punto en el que se unen las líneas de EFE y FERRONOR. Por ello se le denomina “estación de concurrencia”.

La eliminación de los empalmes afecta la conectividad ferroviaria entre el sur y el norte del país, la funcionalidad del recinto y el valor patrimonial protegido por el decreto N° 306/2014.

Estos defectos de la Resolución Reclamada se generan porque se valida la opinión de EFE de calificar como “sectoriales” materias que son relevantes ambientalmente. La titularidad del dominio, la existencia de una estación de concurrencia y la continuidad operacional de la vía longitudinal son antecedentes indispensables para evaluar correctamente los impactos del Proyecto sobre patrimonio cultural, infraestructura ferroviaria, actividades productivas y medio humano.

El principio preventivo exige que los impactos sean evaluados antes de la ejecución del Proyecto. No resulta legalmente procedente aprobar el Proyecto, en circunstancias que se deja para el futuro la solución de una afectación conocida, directa y derivada de las obras evaluadas.

1.4. Actividad económica y operación futura de FERRONOR.

La Resolución Reclamada pretende reducir la significancia del impacto a la actividad económica de FERRONOR sobre la base de que no existirían servicios regulares recientes desde La Calera hacia el norte, sino sólo traslados esporádicos y servicios patrimoniales.

El Anexo de Participación Ciudadana de la Resolución Reclamada plantea que no existen servicios regulares recientes de FERRONOR hacia el norte; que sólo habría traslados esporádicos en autocarril y dos servicios de Tren Patrimonial en 2024; y que no entregamos antecedentes oficiales sobre un eventual servicio La Calera – El Melón. Por esa razón, se considera la afectación como no significativa.

“En los últimos años, la empresa FERRONOR no ha realizado servicios de transporte de carga ni de pasajeros de manera regular desde la Estación La Calera hacia el norte a través de su vía troncal. De acuerdo a los antecedentes recabados durante el desarrollo de la Adenda Complementaria, en los últimos años la empresa habría realizado traslado gratuito de pasajeros en autocarril, sin una frecuencia estable (sujeto a la operatividad del autocarril) desde Estación La Calera a la localidad de Artificio; dicho servicio se habría mantenido durante pocos meses, no estando operativo en la actualidad. De igual modo, se cuenta con antecedentes de recorridos esporádicos del “Tren Patrimonial”, el cual habría realizado servicios sólo en 2 ocasiones en 2024, entre la Estación La Calera y la Parada Ferroviaria La Sirenita. Por otra parte, de acuerdo a lo señalado por la empresa FERRONOR en su observación PAC, se encontraría proyectando la próxima operación de un Tren de Pasajeros de cercanía entre La Calera y El Melón.”

Tal enfoque no es correcto desde la óptica jurídica.

El artículo 18, numeral e.9, del RSEIA, exige identificar a las actividades económicas relevantes susceptibles de ser afectadas, lo que incluye a las existentes y a las planificadas. El numeral e.11 de este mismo precepto requiere analizar a los proyectos que cuenten con RCA, estén o no en operación, lo que demuestra que la revisión no se limita a operaciones regulares actualmente en ejecución.

FERRONOR cuenta con infraestructura, bienes raíces, trabajadores, operación patrimonial, vías y proyectos ferroviarios que son susceptibles de afectación (i.e., proyecto “El Melón”). Reducir su actividad a la frecuencia de servicios recientes vacía de contenido la evaluación ambiental y desconoce la aptitud económica y operacional de la infraestructura afectada.

La afectación no se limita a la operación actual, sino a la capacidad de operación y a la continuidad funcional de la infraestructura. Si el Proyecto elimina los empalmes operacionales e históricos, expropia el andén, introduce un cruce vehicular y condiciona el uso futuro de la infraestructura ferroviaria, afecta la aptitud de FERRONOR para desarrollar actividades ferroviarias, aunque éstas no tengan una frecuencia diaria al momento de la evaluación.

Por lo demás, es de público conocimiento que, en los últimos diez años, el transporte ferroviario, tanto a nivel nacional como internacional, ha incrementado exponencialmente su presencia a nivel de pasajeros como de carga, lo que justifica la adopción de medidas destinadas a la preservación de dicho modo.

Estas omisiones son relevantes, pues la normativa ambiental exige evaluar las actividades económicas susceptibles de afectación, no sólo aquellas que se desarrollan con determinada frecuencia en el momento de la evaluación. La existencia de infraestructura ferroviaria habilitada y susceptible de reactivación, de contratos de arrendamiento, de servicios patrimoniales y de proyectos ferroviarios futuros constituyen antecedentes que debían ser ponderados de manera fundada.

2. Afectación del monumento histórico y de la zona típica.

En esta categoría, se comprenden las observaciones 2.3, 2.5, 2.6 y 2.7 de las observaciones de FERRONOR a la adenda del Proyecto.

La Resolución Reclamada no analiza de forma adecuada la afectación patrimonial que causa el Proyecto sobre el monumento histórico y la zona típica.

2.1. Afectación patrimonial.

El Proyecto afecta el Edificio Estación de Ferrocarriles de La Calera, la Tornamesa y la Zona Típica Recinto Ferroviario de La Calera dentro de la cual existen una serie de edificaciones y redes, todos protegidos por el decreto N° 306/2014 del Ministerio de Educación.

Lo anterior, por cuanto la Resolución Reclamada centra su análisis en la rehabilitación arquitectónica de la estación La Calera, pero no pondera suficientemente que su declaratoria patrimonial obedeció, entre otras razones, a la condición del recinto como nodo de conexión del sistema ferroviario bidireccional que unió las redes norte y sur, atributo que el Proyecto altera al eliminar los empalmes operacionales e históricos sin incorporar una solución de reconexión evaluada.

El decreto N° 306/2014 del Ministerio de Educación, por el cual se declara monumento nacional en la categoría de monumento histórico al “Edificio Estación de Ferrocarriles de La Calera”, describe los valores que identifican a este recinto, entre el cual se encuentra el de representar un nodo de conexión del sistema ferroviario.

*“A) Valor histórico: La estación de ferrocarriles de La Calera se conforma como un **nodo de conexión del sistema ferroviario bidireccional que unió las redes norte y sur del sistema ferroviario**, que se conectaron luego con la vía internacional hacia Argentina mediante el ferrocarril trasandino” (énfasis agregado).*

La conformación de un “nodo de conexión” representa un elemento singular del monumento, pues históricamente se ha identificado a La Calera como la ciudad donde se conecta la red ferroviaria nacional.

Sin embargo, el Anexo de Participación Ciudadana de la Resolución Reclamada consigna lo siguiente:

“En relación con el valor patrimonial del Monumento Histórico Estación y los atributos patrimoniales de la Zona Típica del Recinto Ferroviario de La Calera, se ha incorporado un levantamiento histórico, incluyendo antecedentes recopilados durante el levantamiento de información para la elaboración de los PAS 131 y 133, que describen la evolución de la estación, su conexión con el Ferrocarril Longitudinal Norte y la posterior transferencia a FERRONOR. El Proyecto ha considerado este valor patrimonial en el diseño de las obras, conforme a las exigencias que establece el Consejo de Monumentos Nacionales.

[...]

Respecto a la observación que plantea que el Proyecto vulneraría lo establecido en el D.S. N° 306/2014 del Ministerio de Educación, por cuanto afectaría el valor histórico del Edificio Estación de Ferrocarriles de La Calera, particularmente su rol como nodo de conexión ferroviaria bidireccional, se informa que el proyecto no elimina el valor ferroviario de la estación, sino que lo recupera, rehabilita y proyecta hacia el futuro. En efecto:

- ***Se recupera el uso ferroviario del edificio estación, reactivando el ramal oriente poniente (Valparaíso-La Calera) para el transporte de pasajeros, y dejando abierta la factibilidad de restablecer la conexión ferroviaria hacia el norte en futuras etapas, sin perjuicio de que dicha conexión no forma parte de la presente evaluación ambiental.*** Actualmente, el edificio de la Estación de Ferrocarriles está bastante deteriorado, ocupado por usos completamente ajenos a la actividad ferroviaria, como son un restorán, un club de billar, sede de una agrupación cultural y recintos dedicados a bodegaje o francamente en estado de abandono y desuso. Sobre lo anterior, el proyecto respeta la forma original del edificio en “Y”, expresión funcional de esa conectividad bidireccional histórica, manteniendo el diseño original de los andenes, pero recuperando su accesibilidad para los pasajeros, con las adaptaciones dimensionales necesarias para ajustarse a los requerimientos técnicos, de seguridad y accesibilidad universal contemporáneos.

- *No se contempla la eliminación de la infraestructura ferroviaria del tramo norte, sino su conservación, mejoramiento paisajístico y preservación del espacio, permitiendo mantener y reforzar su valor patrimonial. En ese orden de ideas, se pretende el “Mejoramiento del andén norte, sin recuperar aún su funcionamiento ferroviario”.*

- *La rehabilitación del conjunto ferroviario se realiza respetando la arquitectura, los materiales originales, y con intervenciones reversibles, permitiendo la evolución funcional futura del sitio sin afectar su integridad patrimonial y permitiendo inclusión de la línea ferroviaria que va hacia el Norte. “La recuperación de la condición unitaria de la estación, bidireccional en esta intervención de EFE, está abierta a la recuperación de la conexión al Norte, de la que el edificio en forma de ‘Y’ es expresión fundamental”.*

- *El proyecto ha sido concebido como una puesta en valor del Monumento Histórico, recuperando su centralidad urbana, reforzando su vinculación con la Plaza de Armas y devolviéndole su función como nodo de articulación del sistema de transporte de la ciudad y la región, siendo de esa forma, un proyecto que viene a potenciar el monumento nacional y los sectores aledaños a este.*

– Finalmente, se ha considerado expresamente el cumplimiento de lo dispuesto en el D.S. N°306/2014 respecto al “Valor Histórico” y “Valor arquitectónico y tecnológico” del monumento nacional, tanto en sus componentes materiales como simbólicos y funcionales, proponiendo una rehabilitación integral que potencia, y no elimina, los valores que motivaron la declaratoria patrimonial.

En conclusión, el proyecto no extingue ni vulnera el valor histórico del Monumento Nacional “Estación de Ferrocarriles de La Calera”. Por el contrario, lo recupera funcionalmente, reactivando la función principal de los viajes de pasajeros, respetando sus valores declarados y mantiene abierta la opción de restablecer la conexión norte en el futuro conforme a una lógica de intervenciones reversibles y respetuosas del conjunto patrimonial” (énfasis agregado).

La Resolución Reclamada establece que el Proyecto no elimina el valor ferroviario de la estación, sino que lo recupera, rehabilita y proyecta hacia el futuro, pero su análisis se centra en la conservación de su estructura y materialidad, omitiendo que el valor histórico protegido incluye la funcionalidad ferroviaria norte-sur.

A nuestro entender, se confunde la restauración material con la conservación integral del valor patrimonial. La conservación del edificio en forma de “Y” o la utilización de ciertos materiales no impide que el Proyecto destruya o altere el atributo funcional que dicha forma expresa.

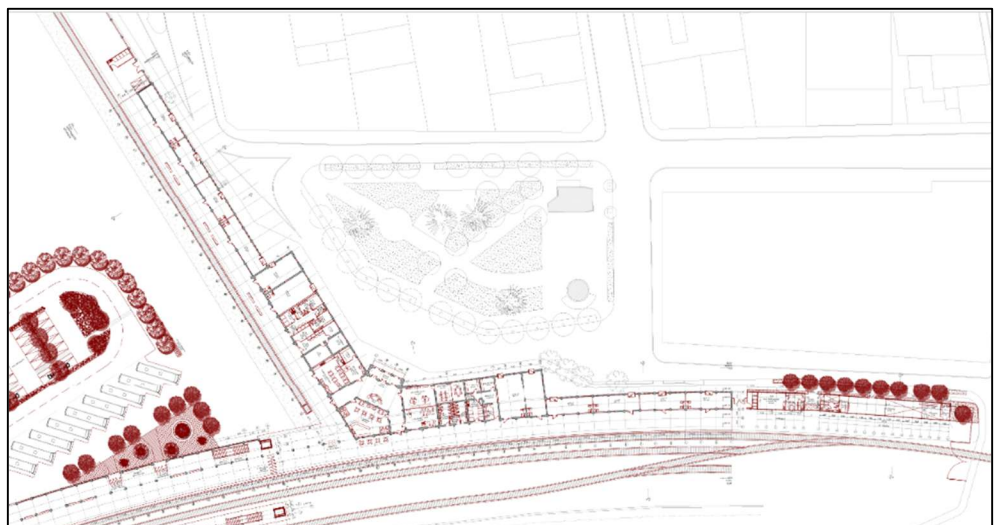
Conforme al artículo 11, letra f), de la ley N° 19.300 y al artículo 10 del RSEIA, correspondía que la Resolución Reclamada evaluara la magnitud en que el Proyecto interviene, modifica o deteriora en forma permanente un Monumento Nacional o bienes pertenecientes al patrimonio cultural. Esa evaluación no podía limitarse a aspectos formales o arquitectónicos, sino que debía considerar el atributo histórico-funcional protegido: la estación como nodo ferroviario bidireccional.

A mayor abundamiento, el Proyecto excluye de su ámbito la Tornamesa, que también es monumento histórico, la cual queda descontextualizada y aislada de la zona típica al no ser objeto de intervención.

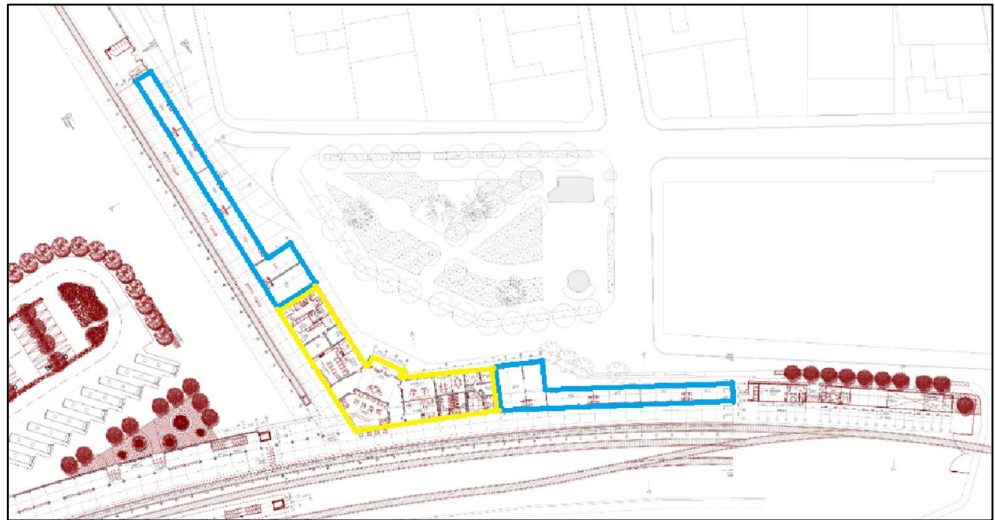
Resulta inconsistente, por tanto, sostener que se considera adecuadamente el valor patrimonial del ferrocarril longitudinal norte si, al mismo tiempo, el Proyecto contempla partirlo en dos sin incorporar la reconexión como una obra evaluada, ni proponer una integración armónica entre todos los elementos protegidos de la zona típica.

El Proyecto está obligado a preservar la autenticidad e identidad de los monumentos históricos estación La Calera y de la Tornamesa y de la zona típica, debiendo respetar rigurosamente los valores y atributos que motivaron su declaratoria patrimonial y, para este caso singular, comprender que el concepto de concurrencia forma parte del valor histórico que determina la funcionalidad, uso integral, identidad y valor urbano del recinto; todo lo cual impacta en los habitantes y el país. Sólo así se pueden evaluar los impactos sobre la actividad de FERRONOR y determinar la afectación del valor patrimonial protegido.

Desafortunadamente, la Resolución Reclamada no repara en el hecho de que todas las medidas y actividades propuestas obedecen a la operación de “una sola red ferroviaria”, eliminando la conexión con la otra, omitiendo que uno de los valores históricos protegidos es, precisamente, la condición de la estación como nodo de conexión ferroviaria bidireccional.



Fuente: Planta del Proyecto, estación con sus recintos.



Fuente: Plano graficando áreas comerciales (azul) y áreas de explotación – administración (amarillo).

Como es posible comprobar con estas figuras, la superficie de la estación La Calera permite la operación conjunta de EFE y FERRONOR, única forma de preservar de forma adecuada el valor histórico de nodo de conexión ferroviaria bidireccional. No obstante, el Proyecto destina el excedente de superficie que requiere su operación a la actividad comercial, lo que no compensa la eliminación de la función histórica que dicha forma representa.

2.2. No se ha caracterizado correctamente el monumento histórico ni la zona típica durante la evaluación ambiental.

La Resolución Reclamada valida como medida de compensación para los impactos significativos causados sobre la zona típica, el registro exhaustivo de rieles de la estación La Calera (MC-AR-07).

Esta medida contempla aplicar un procedimiento que *“permita levantar información detallada respecto al estado y procedencia de los rieles del sistema ferroviario presente en la Zona Típica de la Estación de La Calera.”*

El numeral e.5 del artículo 18 del RSEIA exige que los elementos naturales y artificiales que componen el patrimonio histórico, arqueológico, paleontológico, religioso y, en general, los que componen el patrimonio cultural, incluyendo la caracterización de los monumentos nacionales, se describan adecuadamente en la línea de base y se entreguen durante la evaluación de impacto ambiental.

Evidentemente, la caracterización de los bienes que motivan la declaratoria patrimonial debió entregarse durante el procedimiento de evaluación ambiental, para que la ciudadanía y servicios públicos pudieran revisarla, lo que es imposible de realizar si se entregan con posterioridad al término del procedimiento administrativo.

No existe justificación alguna para que el registro no haya sido realizado oportunamente durante la evaluación ambiental, toda vez que se trataba de bienes que estaban bajo el dominio exclusivo de EFE:

“Lugar: Esta medida se implementará:

- Ramal Ferroviario de propiedad de EFE.*
- Ramal presente dentro de la Zona Típica, en terreno pertenecientes a EFE.”*

Además, la Resolución Reclamada permite que EFE excluya del ámbito del Proyecto a la Tornamesa y las vías de desvío de FERRONOR, con lo cual la caracterización propuesta igualmente resultará insuficiente, proponiendo una intervención carente de todo contexto con la zona típica y los bienes que la componen.

Esta situación se replica en el otorgamiento del PAS 132 y PAS 133.

La caracterización patrimonial no puede desplazarse a una etapa posterior cuando de ella depende la identificación de impactos, la definición de medidas y la posibilidad de que la ciudadanía formule observaciones informadas.

2.3. Afectación de la zona típica.

La Resolución Reclamada valida un acceso vehicular a la estación La Calera para buses interprovinciales, automóviles y bicicletas. Tal acceso conduce hacia un área ubicada entre la fachada de antigua bodega y la línea férrea, lado poniente, contigua al ala norte de la estación.

Los impactos que causará la conformación de una estación intermodal producto de la incorporación de una parada de buses interprovinciales en un sector de la zona típica, han sido omitidos por EFE.

La línea de base también prescinde de informar acerca de la existencia de un sector de la zona típica, sobre el que se emplazan los inmuebles de FERRONOR, en el cual ya existe una parada de buses, que perfectamente podría servir para satisfacer la demanda que el Proyecto considera al interior de la zona típica

Lo más razonable en este caso sería presentar un proyecto consensuado entre ambas empresas propietarias, como fue propuesto por esta parte en su observación 2.6, lo que permitiría la preservación del bien patrimonial, considerando sus usos históricos y la conectividad del territorio.

Por tratarse de propiedad protegida compartida, la intervención sobre la estación La Calera debe respetar ciertos criterios en busca de su real protección. Por ello FERRONOR solicitó al Consejo de Monumentos Nacionales la aprobación de lineamientos de intervención para la zona típica.

Esta acción concreta en favor de la conservación patrimonial tiene por finalidad orientar la conservación de las zonas típicas, con el objeto de garantizar su protección y mantención en el tiempo. Consisten en orientaciones para la realización de intervenciones en las edificaciones, tomando en consideración los valores y atributos identificados en el decreto correspondiente, así como el carácter ambiental y propio del lugar declarado como zona típica. También busca que las intervenciones obedezcan a criterios aprobados por el Consejo de Monumentos Nacionales en cuanto a un reconocimiento expreso de los elementos de valor histórico que se deben preservar.

Mediante el ingreso CMN N° 6959, de fecha 2 de noviembre de 2023, se inició el procedimiento de tramitación, el que contempló instancias de participación ciudadana (22 de noviembre de 2023) a las cuales asistió EFE.

El estudio está compuesto de tres etapas. Las dos primeras fueron aprobadas mediante Ord. CMN N° 957, de fecha 13 de febrero de 2025, y la tercera a través del Ord. CMN N° 00213, de fecha 14 de enero de 2026, restando sólo la dictación de la resolución final.

Solicitamos que tales normas fueran incorporadas al procedimiento de calificación, lo que fue negado por la Resolución Reclamada sin entregar fundamento alguno.

3. Deficiencias en la evaluación de impacto ambiental.

En esta categoría, se comprenden las observaciones 2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13 y 2.15 de las observaciones de FERRONOR a la adenda del Proyecto.

3.1. El Proyecto no analiza los efectos que causa la expropiación a FERRONOR. Omisión del carácter de estación de concurrencia

La Resolución Reclamada consideró que los efectos causados por la expropiación del Proyecto a FERRONOR no eran materias pertinentes para la calificación ambiental.

Se considera parcialmente pertinente la observación, por cuanto hace referencia a los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), específicamente a los impactos del proyecto. Sobre aquellos procedimientos asociados a la Ley de expropiaciones, se considera no pertinente, por cuanto exceden el alcance del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. No obstante, en el proceso de evaluación, se comunicó su observación para que el Titular se pronunciase sobre ella, indicando:
--

La Resolución Reclamada no evaluó adecuadamente el carácter de estación de concurrencia que ostenta la estación La Calera. EFE pretende desplazar los efectos de esa circunstancia al ámbito sectorial ferroviario, pero ello es improcedente.

Esta calidad no se invoca para que el Comité resuelva una controversia ferroviaria, sino porque constituye un antecedente esencial para describir la línea de base, comprender la funcionalidad del recinto, evaluar los impactos sobre la actividad de FERRONOR y determinar la afectación del valor patrimonial protegido.

De acuerdo con el artículo 51 de la ley general de ferrocarriles, letra b), en las estaciones de concurrencias de líneas, las empresas de ferrocarriles están obligadas a compartir su uso.

El actuar de EFE contraviene gravemente esta normativa, ya que elimina de raíz, o bien, restringe importantemente, el concepto de estación de concurrencia, puesto que no existirá más dominio compartido de lo que hoy conocemos, dado que se despojará a FERRONOR de una parte importante de su propiedad sobre la Estación de La Calera y se eliminará toda clase de conexión entre ambos ferrocarriles.

Según el artículo 51 de la ley general de ferrocarriles, letra d), en las estaciones de concurrencia, las empresas de ferrocarriles están obligadas a permitir todas las instalaciones que se requieran para la facilidad del servicio, por lo que es completamente innecesario que FERRONOR se vea privado del dominio sobre la estación de La Calera y otros bienes, ya que, por ostentar este carácter, EFE está autorizada para introducir todas las mejoras que requiera para realizar convenientemente su actividad.

Existen otros caminos menos gravosos que la expropiación para regular el uso común de una instalación ferroviaria, tal cual como lo establece la ley general de ferrocarriles.

La expropiación no es “ambiental” por el solo hecho de afectar el dominio o el valor económico del inmueble. Tiene contenido ambiental cuando la privación de la propiedad incide en componentes socioculturales del medio ambiente, tales como los usos productivos y tradicionales del territorio, arraigo, patrimonio cultural o alteración de sistemas de vida y costumbres, lo que no es analizado en este caso.

La Resolución Reclamada no describe las características particulares de la estación La Calera, pues no se refiere a su carácter de estación de concurrencia, lo que motivó su declaración como objeto de protección ambiental. Tampoco analiza esta información para realizar una correcta evaluación de los impactos que se generarán sobre esta edificación histórica desde la perspectiva de la operación ferroviaria.

El Proyecto eliminará completamente la conexión existente entre ambos ferrocarriles, prescindiendo de todo el sentido que tiene una estación de concurrencia.

El funcionamiento original de la estación consideraba los andenes que acompañan y le dan sentido patrimonial a la misma. Al suprimir el servicio ferroviario hacia el norte se produce una pérdida importante de un espacio privado de uso público que altera el carácter y el uso por el cual fue protegida.

La idea de EFE es operar en solitario en dicho recinto. En sus propias palabras:

*“[...] la Estación de Ferrocarriles, hoy compartida en propiedad y uso, **recupera el sentido unitario que tuvo desde su concepción inicial y en su uso hasta los años 90**” (énfasis agregado).*

3.2. La Resolución Reclamada acepta que los monitoreos de ruido y vibraciones sean tratados como compromisos ambientales voluntarios, aun cuando el cumplimiento de los estándares de ruido y vibraciones depende de medidas de mitigación.

La Resolución Reclamada acepta que monitoreos de ruido y vibraciones sean tratados como compromisos ambientales voluntarios, aun cuando el cumplimiento de las normas sobre ruido y vibraciones depende de pantallas acústicas, restricciones de velocidad, sistemas antivibratorios y otras medidas, algunas de las cuales están destinadas a proteger directamente la salud de los trabajadores de FERRONOR ubicados en La Calera.

A pesar de tratarse de verdaderas medidas de mitigación -pues tienen por finalidad evitar o disminuir los efectos adversos del proyecto o actividad, cualquiera sea su fase de ejecución-, son tratadas como un mero compromiso ambiental voluntario.

El vicio en el que incurre la Resolución Reclamada es evidente.

Si tales medidas son necesarias para descartar impactos significativos, cumplir con la normativa de referencia y evitar la afectación de los componentes ambientales de medio humano y salud de la población, su verificación no puede quedar entregada a compromisos voluntarios. Deben ser consideradas como condiciones del Proyecto, sujetas a reportes periódicos y a la fiscalización de la autoridad, incluyendo medidas correctivas y acceso a la información por parte de los afectados directos.

En relación con estas materias, en el Anexo Ciudadano de la Adenda Complementaria, EFE indica lo siguiente:

“Respecto a la solicitud de contar con un reporte en línea y a disposición de cualquier interesado de la velocidad de circulación de los trenes en las zonas de restricción, no es posible acogerla, lo anterior se basa en temas técnicos propios de la operación del servicio ferroviario. En primer lugar, los trenes de pasajeros proyectan la utilización de un sistema de movilización ATO (Automatic Train Operation) que basa su funcionamiento en cumplir intervalos de tiempos establecidos, ajustando la velocidad de acuerdo a diversas variables operacionales sin sobrepasar las velocidades máximas de diseño las cuales se han utilizado en el estudio de ruido para la fase de operación, lo que permite asegurar que las velocidades de circulación siempre se encontraran en un rango acotado sin sobrepasar la velocidad máxima, y en aquellos sectores donde se requieran restricciones de velocidad, serán establecidas en el sistema de movilización ATO para que sean cumplidas.

Respecto a las restricciones de velocidad para los trenes de carga, estas restricciones serán establecidas en las Orden o Información de Seguridad OIS “boletín de vías”, este documento corresponde al instrumento que establece el Reglamento de Tráfico Ferroviario (RTF) para informar las restricciones que afecten la seguridad y circulación de los trenes, debido a condiciones de la infraestructura (como sería en este caso) y/o trabajos de mantenimiento. Esta información se entrega de manera impresa o por medios digitales al maquinista responsable de la conducción, siendo un documento obligatorio para la realización del servicio y movimiento del tren en las vías de EFE. Cualquier modificación de este documento debe pasar por el controlador de tráfico y jefaturas respectivas en la Central de Control de Tráfico (CCT), estableciendo la restricción de velocidad máxima en estos tramos por parte de EFE a este nivel jerárquico para asegurar su adopción. Asimismo, esta variable de velocidad tiene seguimiento y control por el área de Fiscalización de EFE, lo cual permite asegurar su permanente control.

Como complemento a lo indicado anteriormente, se generará una vez iniciada la operación, un registro del establecimiento de las restricciones operacionales para trenes de pasajeros y carga en los tramos respectivos, como respaldo de su implementación, para ser presentado a la autoridad en caso de ser requerido.”

EFE se niega a habilitar un reporte en línea de la velocidad de circulación de sus trenes para demostrar la aplicación de la medida de mitigación de reducción de la velocidad de circulación, **sin la cual el Proyecto incumple la regulación aplicable**. Esa fórmula no satisface el principio preventivo ni la necesidad de acreditar el cumplimiento de una medida que incide directamente en el cumplimiento de estándares de ruido.

Lo anterior es especialmente grave cuando se considera que toda esta información es fácilmente extraíble desde los equipos GPS de los trenes.

La Resolución Reclamada debió imponer obligaciones claras al respecto, especialmente respecto de los trabajadores, guardias y personal ferroviario de FERRONOR que permanecen o circulan en el recinto y serán los receptores de tales emisiones.

3.3. Insuficiencia del compromiso ambiental voluntario Plan de Comunicaciones con FERRONOR.

El Considerando 12.44 de la Resolución Reclamada detalla el compromiso ambiental voluntario “CV-AE-01, *Plan de Comunicaciones con empresa Ferronor*”. En su virtud, EFE:

“[...] se compromete a establecer un mecanismo de comunicación continua con FERRONOR para la entrega de información acerca de las actividades del Proyecto durante la fase de construcción de la Estación La Calera, considerando los siguientes aspectos:

- *Fecha de inicio de las obras en el sector de Estación La Calera.*
- *Períodos, días y horarios de trabajo en el sector.*
- *Implementación de un mecanismo de recepción de sugerencias, quejas y/o reclamos, a través de correo electrónico.*
- *Aviso de contingencias y emergencias.*

- *Gestión de autorización para monitoreos de ruido, vibraciones y ruido inducido en el Monumento Histórico (MH) Tornamesa.*

[...]

Plazos de respuesta:

- *Solicitudes, consultas o reclamos Tipo A (Alta Urgencia): Hasta 12 días hábiles desde la recepción.*
- *Solicitudes, consultas o reclamos Tipo B (Mediana Urgencia): Hasta 29 días hábiles desde la recepción.*
- *Solicitudes, consultas o reclamos Tipo C (Baja Urgencia): Hasta 39 días hábiles desde la recepción.”*

Además de contemplar plazos de respuesta extensos e insuficientemente justificados, el Plan de Comunicaciones con FERRONOR no constituye una medida de mitigación, reparación ni compensación. Informar fechas de obras, horarios, contingencias o recibir reclamos no repara la eliminación de los empalmes operacionales e históricos, no asegura continuidad operacional, no garantiza acceso al andén, no resuelve la afectación patrimonial y no repone la conectividad ferroviaria.

EFE reconoce interferencias con FERRONOR durante la construcción, pero propone una medida meramente informativa para cubrir impactos materiales que requieren medidas ambientales. La Resolución Reclamada debió exigir medidas de mitigación, reparación o compensación apropiadas, tales como la salvaguarda de la continuidad operacional, una solución de reconexión ferroviaria evaluada, obligaciones de coordinación vinculantes, medidas patrimoniales específicas y condiciones de uso del andén que no dependan de una decisión posterior de EFE.

El principio preventivo exige evaluar anticipadamente los impactos del Proyecto antes de su ejecución. La Resolución Reclamada invierte esa lógica al aceptar que cuestiones esenciales, como la reconexión ferroviaria, el uso compartido del andén, la coordinación con FERRONOR, las restricciones operacionales y monitoreos, sean resueltas en el futuro, fuera del procedimiento de evaluación ambiental.

Ello priva al SEIA de eficacia. La autoridad no puede aprobar un Proyecto dejando para etapas posteriores la solución de impactos que ya son conocidos y que se derivan directamente de las obras evaluadas.

La insuficiencia del Plan de Comunicaciones es, por tanto, doble: por una parte, no contiene medidas materiales para prevenir, mitigar, reparar o compensar los impactos; y, por otra, traslada a una relación futura entre EFE y FERRONOR la solución de asuntos que deberían haber quedado resueltos en la Resolución Reclamada como condiciones ambientales exigibles, reportables y fiscalizables.

3.4. Insuficiencia de los antecedentes presentados para acreditar el cumplimiento de los PAS 131, 132 y 133.

La evaluación también es deficiente respecto de los PAS 131, PAS 132 y PAS 133. EFE no obtuvo permiso de FERRONOR, no entregó la caracterización del monumento histórico ni de la zona típica durante la tramitación del procedimiento, aceptando la Resolución Reclamada que fuese entregada durante su tramitación sectorial, en circunstancias que tenía que haber sido entregada durante el procedimiento de calificación, para que tanto la ciudadanía como las agencias del Estado pudieran pronunciarse sobre ella y formular observaciones.

En sentencia de fecha 2 de mayo de 2018, Rol N° 39.700-2017, la Corte Suprema dejó establecido que el Consejo de Monumentos Nacionales no podía otorgar permisos de su competencia no se contaba con el permiso del propietario.

“Cuarto: Que de la lectura de las normas transcritas precedentemente se desprende que el Consejo de Monumentos Nacionales, en tanto autoridad encargada de velar -conforme el artículo 20 del Reglamento de la Ley N° 17.288- por la conservación del carácter ambiental y propio de las zonas típicas o pintorescas a través del análisis previo de las intervenciones a realizar en ellas y su correspondiente autorización, debe exigir para otorgar ésta no sólo que los proyectos que se le presenten no alteren los valores y atributos por los cuales la población o lugar respectivo fueron protegidos, sino también que aquéllos sean presentados por los dueños de los inmuebles que se pretende intervenir o, al menos, que la intervención de que se trate cuente con la anuencia del dueño, pues de otro modo carecería de sentido y utilidad la exigencia prevista en el artículo 21 del Reglamento citado en orden a que la carta que se dirija al Secretario del Consejo de Monumentos Nacionales para obtener su autorización incluya la identificación del o de los propietarios del inmueble, e implicaría además el absurdo de que el Consejo se vería en la necesidad de autorizar intervenciones a inmuebles solicitadas por terceros que no son sus dueños y aun contra la voluntad de éstos, a condición de que simplemente los hayan identificado en la carta respectiva y cumplan los restantes requisitos exigidos en el artículo 21 citado.

Quinto: Que de esta manera el acto recurrido, consistente en el rechazo de la solicitud de autorización para la remodelación del local comercial ubicado en Paseo Bulnes N° 145, inserto en la Zona Típica o Pintoresca “Barrio Cívico – Eje Bulnes – Parque Almagro”, declarada como tal mediante decreto N° 462 de 5 de febrero de 2008 de la comuna de Santiago, fundado en que la solicitante no acreditó derecho alguno -de dominio, se entiende- sobre el inmueble objeto de la petición y en que, más aún, ésta no cuenta con el consentimiento de la nuda propietaria del inmueble que se manifestó contraria a la intervención, se ajusta a la normativa que regula la materia, por lo que no puede ser calificado de ilegal ni tampoco de arbitrario, pues además el documento que lo contiene, a saber el Ordinario N° 2289 de 18 de mayo de 2017 emanado de la Secretaría Técnica del Consejo de Monumentos Nacionales, da cuenta suficiente de los fundamentos en que se sustenta.”

De este modo, ante la ausencia de autorización de FERRONOR, el Consejo de Monumentos Nacionales se ve impedido de otorgar los PAS.

En el Considerando 9.2.2, relativo al PAS 132, la Resolución Reclamada consigna lo siguiente:

“En el trámite sectorial, el Titular deberá presentar los antecedentes actualizados de la caracterización arqueológica, establecidos en el literal a) Identificación y descripción general de los sitios arqueológicos o de los yacimientos paleontológicos del PAS 132, con las siguientes consideraciones conforme se detalla [...] (énfasis agregado.)”

En el Considerando 9.2.3, relativo al PAS 133, la Resolución Reclamada consigna lo siguiente:

“En el trámite sectorial, el Titular deberá presentar los antecedentes actualizados de los contenidos establecidos en el literal f) Anteproyecto de arquitectura y especificaciones técnicas del PAS 133, conforme se detalla [...]” (énfasis agregado.)

De la caracterización patrimonial depende una adecuada identificación de los impactos y la definición de medidas a su respecto. La Resolución Reclamada vuelve a confundir el cumplimiento sectorial posterior con la suficiencia ambiental del EIA, y omite solicitar dentro del procedimiento la adecuada caracterización de un monumento histórico y de una zona típica.

Como resulta posible concluir, la Resolución Reclamada no contiene una debida consideración de las observaciones de FERRONOR.

La autoridad aceptó respuestas que descansan en hipótesis futuras, compromisos meramente informativos, caracterizaciones incompletas y remisiones a instancias sectoriales posteriores, sin explicar por qué ello sería suficiente para descartar los impactos señalados por FERRONOR sobre infraestructura ferroviaria, actividad económica, continuidad operacional, patrimonio cultural y medio humano.

Por estas razones, la aprobación ambiental del Proyecto carece de motivación suficiente y debe ser dejada sin efecto o, en subsidio, retrotraerse el procedimiento hasta lograr una participación ciudadana efectiva sobre el EIA.

* * * * *

POR LO TANTO:

En mérito de lo expuesto, y conforme a los fundamentos de hecho y de derecho contenidos en el cuerpo de esta presentación, solicito al Honorable Comité de Ministros tener por deducido recurso de reclamación en contra de la Resolución Exenta N° 20260500160, de fecha 27 de mayo de 2026, de la Comisión de Evaluación de la Región de Valparaíso, que calificó de forma ambientalmente favorable el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto “Habilitación Extensión Metro Valparaíso Quillota - La Calera”, cuyo titular es la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, por cuanto las observaciones formuladas por FERRONOR durante el proceso de participación ciudadana no fueron debidamente consideradas, en los términos exigidos por la ley N° 19.300 y el decreto N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; admitirlo a tramitación y, previa la tramitación de rigor, declarar en definitiva:

1. Que se deja sin efecto la Resolución Reclamada, por ser contraria a derecho, al haberse dictado en un procedimiento afectado por vicios sustanciales y al no contener una debida consideración de las observaciones formuladas por FERRONOR durante el proceso de participación ciudadana.
2. En subsidio, que se ordene realizar un nuevo proceso de participación ciudadana sobre el EIA del Proyecto, retrotrayendo el procedimiento hasta el momento de formular observaciones al EIA, en atención a los vicios sustanciales cometidos durante la evaluación ambiental.

PRIMER OTROSÍ: Sírvasse el Honorable Comité de Ministros tener por acompañados los siguientes documentos:

1. Plano que grafica los terrenos y bienes de FERRONOR en La Calera y la afectación generada por EFE.
2. Copia de la inscripción de fojas N° 3.578 vta., número 1979, del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de la Calera, correspondiente al año 1994.
3. Copia de la escritura pública de compraventa de fecha 20 de octubre de 1994, otorgada ante el Notario de Santiago don René Bevabente Cash.
4. Ordinarios N° 957, de fecha 13 de febrero de 2025, N° 00213, de fecha 14 de enero de 2026, ambos del Consejo de Monumentos Nacionales.

SEGUNDO OTROSÍ: Sírvasse el Honorable Comité de Ministros tener presente que mi personería para representar a Empresa de Transporte Ferroviario S.A. consta en escritura pública de fecha 22 de enero de 2026, otorgada en la Notaría de Santiago de don Humberto Quezada Moreno, repertorio N° 462-2026, copia de la cual acompaño a la presente.

TERCER OTROSÍ: Solicito al Honorable Comité de Ministros tener a bien que todas las notificaciones relacionadas con este recurso y procedimiento sean dirigidas a las casillas de correo electrónico: esilva@ferronor.cl y aldo@apfabogados.cl.

