



## PROYECTO QUE MODIFICA EL DECRETO CON FUERZA DE LEY N.º 1157, LEY GENERAL DE FERROCARRILES, CON EL OBJETO DE ESTABLECER Y REFORZAR LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN CRUCES FERROVIARIOS.

### Antecedentes

Los cruces ferroviarios representan puntos críticos de interacción entre el transporte ferroviario y el vial, estas situaciones representan un riesgo constante debido al mal funcionamiento de las barreras, lo que incluye fallas en la sincronización, barreras que no bajan o permanecen abajo por mucho tiempo, sumado a otros factores, como lo es el robo de cables por actos de vandalismo que dañan la red eléctrica del tendido, la ausencia de guardavías y la insuficiencia o falta de mecanismos de seguridad adecuados. Estas situaciones no solo incrementan el riesgo de siniestros, sino que también afectan a las comunidades cercanas, que se ven perjudicadas por interrupciones en el suministro eléctrico. Estos problemas junto a la imprudencia de algunos conductores que no respetan las señalizaciones, ponen en riesgo la vida de las personas y han generado denuncias y preocupación en comunidades afectadas.

Sin embargo, diversos informes han evidenciado deficiencias en los sistemas de seguridad existentes en los cruces ferroviarios de nuestro país.

Según cifras del Observatorio de Datos de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito - en su informe sobre *siniestros ferroviarios y consecuencias*, del año 2024<sup>1</sup>- se registraron en Chile 103 siniestros ferroviarios, con un saldo de 29 personas fallecidas y 58 lesionadas, incluyendo 29 casos graves, 8 menos graves y 21 leves. Comparado con el año anterior, los accidentes aumentaron un 8,4%, y las personas lesionadas se incrementaron en un 9,4%, mientras que los fallecimientos descendieron en un 17,1%.

Los accidentes más frecuentes corresponden a atropellos (45,6%) y colisiones (33,0%), siendo la mayoría de los decesos producto de atropellos (86,2%). Las regiones con mayor número de fallecidos fueron el Libertador General Bernardo O'Higgins y el Maule, mientras que las localidades donde se concentró la mayor tasa de siniestros fueron Valparaíso, Antofagasta y La Araucanía.

---

<sup>1</sup> Recuperado de: <https://conaset.cl/wp-content/uploads/2025/07/Siniestros-Ferrovianos-2024.pdf>

A nivel comunal, Requínoa y Curicó registraron la mayor cantidad de víctimas fatales, mientras que Antofagasta, Calama y Los Andes lideraron en número de accidentes.

Los incidentes recientes han generado gran preocupación en las comunidades donde estos hechos se repiten cada cierto tiempo. Uno de los últimos casos ocurrió en julio de este año, en Chimbarongo en el cruce Las Ranas cuando un tren de pasajeros colisionó con un vehículo, resultando una víctima fatal. Otro hecho reciente fue en la localidad de Sarmiento, Curicó, un tren de carga cobró tres víctimas fatales. Lo que tenían en común estos siniestros, fue la intención de cruzar, sin las medidas de seguridad adecuadas, lo que ha provocado conmoción y dolor en el sector.

Estos antecedentes reflejan la persistencia de riesgos significativos en los cruces ferroviarios del país, especialmente en zonas rurales, lo que justifica la necesidad de reforzar los sistemas de seguridad y modernizar los dispositivos de señalización y vigilancia para prevenir futuros accidentes, ya que los sistemas actuales de seguridad resultan insuficientes, uno de estos son las barreras mecánicas tradicionales, en donde se ha podido observar que no están garantizando la protección de quienes deben circular por ellos.

La implementación de tecnologías avanzadas, como sistemas automáticos de señalización y dispositivos complementarios de seguridad, es esencial para garantizar un funcionamiento ininterrumpido de la señalización y protección, tanto en condiciones normales como en situaciones de contingencia, durante las veinticuatro horas del día, ya que la sistematización, análisis y seguimiento de los accidentes de tránsito y ferroviarios resulta esencial para la formulación de políticas públicas que busquen disminuir la mortalidad y la gravedad de las lesiones en dichos siniestros, ya que en su desarrollo mantienen elementos similares.

### Marco normativo

La regulación de los cruces ferroviarios en Chile se ha desarrollado a lo largo de casi un siglo, a través de diversas normas que buscan proteger tanto a los usuarios de ferrocarriles como a los peatones y conductores de vehículos que transitan por los caminos públicos. Entre las principales disposiciones destacan:

La Ley General de Ferrocarriles (Decreto N.º 1.157 de 1931): Esta norma constituye el marco general de operación de los ferrocarriles en Chile. Establece principios de

responsabilidad de las empresas ferroviarias y normas básicas de seguridad en los cruces, incluyendo la obligación de mantener guardabarreras y personal de vigilancia en determinados puntos críticos.

La Ley de Tránsito (DFL N.º 1 de 2009): Esta normativa establece reglas específicas aplicables a los cruces ferroviarios, regulando el deber de los conductores de respetar las señales del ferrocarril, así como la obligación de las empresas ferroviarias de implementar y mantener dispositivos automáticos de señalización u otros sistemas de seguridad que permitan resguardar la vida y la integridad de las personas.

El Decreto Supremo N.º 38 de 1986 (Ministerio de Transportes): Regula la señalización de los cruces ferroviarios públicos a nivel, definiendo estándares mínimos de visibilidad, tipos de señales y medidas de advertencia para los usuarios de la vía.

El Decreto Supremo N.º 2.132 de 1939 (Ministerio de Fomento): Establece obligaciones para los cruces ferroviarios particulares, determinando medidas de seguridad específicas para puntos donde no se mantiene un flujo permanente de vigilancia o dispositivos automáticos, asegurando un nivel mínimo de protección en cruces privados.

Se observa que la regulación, aunque es detallada en este aspecto, configura un marco regulatorio que pretende combinar obligaciones históricas o de antaño, como lo son los guardabarreras y personal, con requisitos más modernos, como los dispositivos automáticos de señalización, pero que evidencian significativamente limitaciones en su alcance y actualización, especialmente en zonas rurales donde los cruces en gran parte carecen de vigilancia permanente, ya que han sido desplazados los sistemas de guardavía y los que llegaron a reemplazarlos no son suficientes para prevenir siniestros.

#### Importancia de implementar cambios en las zonas no urbanas

Las zonas rurales presentan características particulares que requieren atención especial en términos de seguridad ferroviaria. La falta de infraestructura adecuada, la escasa señalización y otros medios de comunicación en esta materia, como también la ausencia de personal de vigilancia aumentan el riesgo y los vuelve potencialmente mortales. Por lo que implementar sistemas automáticos eficientes y funcionales de señalización, junto a dispositivos complementarios de seguridad en estos sectores, es

crucial para garantizar la protección de los usuarios y prevenir accidentes. Además, incorporar registros audiovisuales en los trenes permitirá contar con evidencia objetiva para la fiscalización, investigación de incidentes y adopción de medidas preventivas.

#### Idea matriz

La presente moción tiene por objetivo fortalecer la seguridad en los cruces ferroviarios a nivel, obligando a las empresas a mantener sistemas de señalización eficientes y operativos de manera continua, así como guardavías, registros audiovisuales y digitales accesibles, garantizando canales de comunicación en tiempo real con los pasajeros, eliminando la exención de responsabilidad de las empresas frente a siniestros y promoviendo la transparencia, prevención de siniestros y protección eficaz de pasajeros y terceros, sin importar el índice de peligrosidad de cada cruce.”

### PROYECTO DE LEY

#### **Artículo único:**

Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 58 de la Ley General de Ferrocarriles, contenida en el DFL N.º 1.157 de 1931:

1.- Modifícase el inciso quinto del artículo 58 de la Ley General de Ferrocarriles, sustituyendo su párrafo primero, en la parte que sigue a la palabra ‘mantener’, por el siguiente texto:

**‘guardavías en todos los puntos en que los ferrocarriles cruzaren a nivel los caminos públicos, debiendo a su vez incorporar dispositivos automáticos de señalización eficientes y sistemas complementarios de seguridad que garanticen el funcionamiento ininterrumpido de la señalización y protección, tanto en condiciones normales como en situaciones de contingencia, durante las veinticuatro horas del día. Estas obligaciones serán aplicables en todos los casos, cualquiera sea el índice de peligrosidad que presente cada cruce.**

**Asimismo, las empresas ferroviarias deberán mantener un registro audiovisual suficiente para documentar los hechos ocurridos en la vía férrea durante su circulación, a fin de disponer de evidencia objetiva para la fiscalización e investigación de incidentes.’”**

2.- Para eliminar el párrafo segundo y agregar uno nuevo del siguiente tenor:

**“Para garantizar la comunicación oportuna a los pasajeros la empresa ferroviaria deberá llevar un registro digital de acceso público, actualizado en tiempo real, sobre el estado operativo y las mantenciones efectuadas en dichos sistemas.”**

3.- A continuación, derógase el párrafo tercero, cuarto y quinto.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized letters and numbers, likely representing the name Félix Bugueño Sotelo.

**Félix Bugueño Sotelo  
Diputado de la  
República Distrito 16**