

**NOTAS PARA LA INTERVENCION DE S.E. EL PRESIDENTE DE  
LA REPÚBLICA, DON RICARDO LAGOS ESCOBAR,  
EN INAUGURACIÓN DEL METRO VALPARAÍSO**

Santiago, 23 de noviembre de 2005

## **Transporte de calidad: Un derecho ciudadano para todos los chilenos**

Hace un mes dimos comienzo en la Región Metropolitana al Transantiago y hoy estamos aquí para inaugurar el Metro Valparaíso. Y mañana estaremos en Concepción inaugurando el Biovías.

Estamos dando comienzo a una de las mayores transformaciones en el transporte público que haya Chile.

A nivel urbano, el transporte es uno de los elementos que afecta en forma importante la calidad de vida de sus habitantes, no sólo en términos materiales –traslado físico- sino también psicológicos, ambientales y de salud.

Sin duda, que entre los derechos ciudadanos a una calidad de vida mejor está el derecho a tener un transporte público seguro, eficiente y menos contaminante.

Conscientes de que el transporte público no era un problema exclusivo de Santiago, prometimos cambios radicales en los sistemas de transporte también en regiones.

Porque los beneficios del crecimiento deben llegar a todos, es que estamos inaugurando esta obra a sólo un mes de dar inicio al Transantiago.

En los tres casos, Santiago, Valparaíso-Viña y Concepción, hemos organizado el transporte vinculando los buses con el Metro y el sistema ferroviario.

No estamos entregando únicamente obras de infraestructura.

Estamos recorriendo los primeros pasos para tener sistemas de transporte público que integren los diferentes medios de transporte.

Son sistemas que resolverán de una forma inteligente y eficiente el tema del transporte para los ciudadanos.

En esta misma línea, deberemos extendernos más adelante hacia ciudades con fuerte crecimiento, como Temuco y Antofagasta.

## **Metro Valparaíso: Eje estructurante del sistema de transporte urbano del Gran Valparaíso**

Este proyecto ha sido conocido por la ciudadanía como el Proyecto IV Etapa.

*Edo Frei - Gabriel y Estudios Ingeniería - IV Etapa.  
330 millones*

El objetivo central de este proyecto era modernizar y llevar a cabo un mejoramiento global del servicio de transporte entregado por Merval entre el Puerto y Limache.

La IV Etapa es la culminación de un ambicioso programa de obras de interconexión vial entre Valparaíso y Viña del Mar, que se desarrolló en la Avda. España desde Valparaíso hacia Viña entre los años 1969 y 1986.

## **Metro Valparaíso: Beneficios del proyecto**

Son muchos los beneficios asociados a este proyecto.

Con este Metro, tendremos una conexión expedita entre la zona costera y el interior. Entrega un servicio mucho más cómodo, seguro y más eficiente. Este nuevo servicio cuenta con tecnología de punta.

Tendremos viajes más cortos y con una mayor frecuencia. Cuando la totalidad de los 27 trenes de la nueva flota esté en operación la frecuencia será de un tren cada 5 minutos y el tiempo de viaje entre el Puerto y Limache será de tan sólo 50 minutos.

Está diseñado y construido de acuerdo a nuestra realidad, es cómodo, eficiente, rápido y seguro. Estamos dignificando a los ciudadanos usuarios de este Metro.

Así como he nombrado ya a Biovías quiero resaltar que estas obras no son hechos aislados, el Metro Valparaíso forma parte de los planes de modernización llevados a cabo por EFE en la zona central y sur del país, entre Valparaíso y Puerto Montt.

Al igual como en Santiago, hicimos lo posible por minimizar el impacto para la ciudadanía en el período de construcción de la obra.

El empleo de modernas tecnologías en la construcción del túnel de Viña del Mar, permitió el desarrollo de las obras sin alterar los actuales niveles de conectividad de la ciudad.

Respecto del sistema de pago, Metro Valparaíso operará con la **Tarjeta Metroval** como medio de pago. Esta tarjeta cuenta con un chip que permite al usuario cargar cuotas de transporte en ella y descontar el valor exacto de su viaje, al igual que Multivía en el Metro de Santiago.

Implementaremos tarifas diferenciadas según la distancia recorrida, lo que permite intensificar el uso de este transporte en distancias cortas.



Otro de los grandes beneficios del Proyecto es la construcción del Par Vial Viana-Alvares. Esta nueva avenida urbana permite solucionar los graves problemas de congestión en la zona céntrica de Viña del Mar, mejorando la conexión vial de la ciudad con el resto de las zonas de la región.

En Valparaíso, el Proyecto IV Etapa se realizó en consonancia con la recuperación del borde costero, mediante la habilitación del paseo Barón-Puerto, aportando también al desarrollo urbano de esta comuna.

En este tramo, el desarrollo del Proyecto IV Etapa significó la entrega de 13.500 metros cuadrados para el uso público de los ciudadanos. Hoy tenemos un paseo que permite a los habitantes de Valparaíso volver a caminar mirando el mar.

Esta última etapa resuelve por fin los tremendos problemas que generaba el paso del tren por el centro de Viña del Mar, entre Caleta Abarca y Chorrillos.

Esa división de la ciudad hoy queda atrás.

El Metro Valparaíso constituye un primer paso en la implementación de un sistema de transporte público urbano eficiente, seguro y ambientalmente sustentable, para la zona.

Este Metro está llamado a ser la columna vertebral del transporte público en la región.

Así como el Transantiago se estructura en torno al Metro, en el futuro será el Metro Valparaíso el eje estructurante del sistema de transporte en el Gran Valparaíso.

La próxima licitación de transporte y el Plan de transporte de Valparaíso deberán ordenar los servicios a partir de este nuevo actor.

Las obras que hoy inauguramos constituyen un nuevo medio de transporte totalmente distinto al anterior.

Estamos migrando desde un tren que funcionaba por itinerarios a un tren que funciona en base a frecuencias preestablecidas.

Estamos mirando hacia el futuro, en la medida que contemos con medios de transporte público más amigables y eficientes lo que hacemos es bajar a la ciudadanía de los autos y tener ciudades menos congestionadas.

No hemos querido en las regiones llegar a los niveles de congestión y de contaminación de Santiago para reaccionar.

Estamos actuando con una mirada de futuro, coherente con el nuevo nivel de desarrollo que ha ido alcanzando el país.

Felicitaciones - Juan Enrique Lagos Salt Mike V. Sp  
 ETC  
 Empresas trabajó  
 Tiempo y plazo y efectos

## Palabras finales

En síntesis, el inicio de la operación de Metro Valparaíso representa un salto cualitativo en la calidad de vida de los ciudadanos, e implica acercarlos y hacerlos usuarios diarios de la más moderna tecnología en materia de transporte y sistema de pago.

La modernización del transporte público en la que estamos empeñados supone también un papel activo de los usuarios.

Es también responsabilidad de ustedes asumir este proyecto como propio, y cuidar esta nueva obra para la región.

Hoy hacemos entrega del primer Metro regional del país.

## ANEXO I

El proyecto considera:

**Mejoramiento Integral Merval**: Incorpora la renovación de la infraestructura ferroviaria entre la Estación Limache y Estación Puerto (43 Km) así como la totalidad del equipamiento.

La renovación de la infraestructura ferroviaria consideró el reemplazo del balasto, los durmientes, las vías férreas y la rehabilitación de las 16 estaciones que se mantienen a nivel. La renovación del equipamiento consideró el reemplazo de la electrificación, la señalización, el sistema de comunicaciones y la instalación de un nuevo sistema de control de tráfico así como un conjunto de nuevos automatismos.

## **ANEXO II Tarifas**

Para ingresar al sistema, la tarjeta debe tener una carga de acceso de \$780, que viene incluida en todas las Metroval. Las tarifas de Metro Valparaíso para un usuario normal son similares a las de los buses. El valor del viaje está determinado por la distancia recorrida, sobre la base de cinco sectores y el horario, como se muestra en los siguientes cuadros:

- Sector 1: Puerto- Portales (ambas incluidas)
- Sector 2: Recreo - El Salto (ambas incluidas)
- Sector 3: Quilpué - El Belloto (ambas incluidas)
- Sector 4: Las Américas - Peñablanca (ambas incluidas)
- Sector 5: Limache

**Túnel Ferroviario:** implicó el hundimiento de la vía férrea entre Capuchinos y Chorrillos (aproximadamente 5 kilómetros), tanto para pasajeros como para carga y la construcción de cuatro estaciones subterráneas en el tramo, Miramar, Viña, Hospital y Chorrillos.

**Par Viana-Alvares:** gracias al soterramiento de la vía férrea, fue posible la construcción del par Viana-Alvares, entre Caleta Abarca y Chorrillos, con un perfil total de 45 mts. de ancho. Esta es una avenida urbana que conecta el Troncal Sur y la Avenida España con un perfil de veredas de 7 mts. de ancho, 3 pistas por sentido más una mediana central de 12 mts. de ancho, que permitió habilitar pistas de viraje a la izquierda en los lugares requeridos.



|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Longitud Total</b>               | : 43 kilómetros                             |
| <b>Longitud tramo subterráneo</b>   | : 5,2 kilómetros (Caleta Abarca–Chorrillos) |
| <b>Estaciones</b>                   | : 20 (16 en superficie y 4 subterráneas)    |
| <b>Demanda esperada (año 2006):</b> | 22-23 millones pass/ año                    |
| <b>Tiempo estimado de viaje</b>     | : 48 minutos (Puerto – Limache)             |
| <b>Material Rodante</b>             | : 27 trenes de 2 coches                     |
| <b>Inversión</b>                    | : US\$ 330 millones                         |