

DIFUSION TRAZADO LINEA 5 DEL METRO

Secretaría Ejecutiva

Ahumada 48, 5º piso, Santiago - Chile
Teléfonos: 671 0935 - 672 2033
Fax: (562) 696 64 77

DIFUSION TRAZADO LINEA 5 DEL METRO

A :

DE : MINISTERIO DE TRANSPORTES

REF : CONFERENCIA DE PRENSA
LINEA 5 DEL METRO

Germán Molina V., Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, le invita a una conferencia de prensa a realizarse el Miércoles 30 de Diciembre, a las 10:00 horas, en la Sala de Reuniones del Ministerio de Transportes (Aunátegui 139, 8º P.).

En la oportunidad, se informará acerca de las resoluciones tomadas en torno al trazado de la Línea 5 del Metro.

Santiago, 28 de Diciembre 1992

Anunciaron Autoridades :

LINEA 5 DEL METRO CIRCULARA POR RAMON CARNICER

- * Evaluación técnica realizada determinó que esta es la opción que ofrece mayores ventajas y presenta menos inconvenientes desde las perspectivas económicas, sociales, urbanísticas y ambientales.
- * Trazado de Ramón Carnicer es el único que supera el umbral de rentabilidad social de 12 por ciento establecido para proyectos de inversión pública, al incluir los costos de congestión durante la construcción.
- * Todos los árboles del Parque Bustamante que serán afectados por el trazado se trasladarán mediante un sistema especial y a un costo de US\$ 2 millones.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Germán Molina, anunció hoy que la nueva Línea 5 del Metro, que unirá el centro de Santiago con la comuna de la Florida, se construirá en el trazado que considera la circulación de ferrocarril metropolitano por Ramón Carnicer. La decisión fue ratificada por S.E. el Presidente de la República, Patricio Aylwin, luego de conocer los antecedentes técnicos y económicos del proyecto. **El trazado por Ramón Carnicer sustituyó al considerado originalmente, que iba por el centro del Parque Bustamante, recogiendo los planteamientos de salvaguardar la integridad del parque.**

Adicionalmente, el Ministro anunció que el metro llegará finalmente al centro de Santiago, contemplando una estación en Plaza de Armas, a través de un trazado que analiza la Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte, SECTRA, por encargo del Comité de Ministros de la Línea 5 del Metro.

Molina, en su calidad de presidente de este Comité, ofreció una conferencia de prensa conjuntamente con los ministros Secretario General de Gobierno, Edgardo Boeninger; de Vivienda y Urbanismo, Alberto Etchegaray, de Obras Públicas, Carlos Hurtado, y el ministro Vicepresidente de Corfo René Abeliuk para dar a conocer las características de este importante proyecto, que involucra una inversión cercana a los US\$ 250 millones, y las consideraciones técnicas que motivaron la decisión de las autoridades de elegir este trazado para el desarrollo de la obra.

El Ministro señaló que los estudios técnicos encargados por SECTRA a consultores especializados para evaluar la conveniencia económica, social, urbanística y ambiental de las distintos trazados propuestos para la construcción de la Línea 5, con la participación de personal técnico de distintos ministerios y del Metro, indican que la opción de circulación del servicio por Ramón Carnicer es más adecuada que aquellas que contemplaban el uso de las avenidas Matta-Arturo Prat o Vicuña Mackenna.

Precisó que el análisis de las diversas alternativas planteadas para el desarrollo del proyecto consideró factores relativos a urbanismo, medio ambiente, botánica e ingeniería en sus especialidades de estructuras, mecánica de suelos, tránsito y diseño vial. Todos estos elementos fueron conjugados en forma multidisciplinaria para garantizar que los problemas propios de una inversión de esta envergadura fueran resueltos de manera global.

En términos concretos, se evaluó los efectos que tendrá la materialización del proyecto sobre la población, las actividades económicas, el uso de áreas verdes, intrusión y segregación visual, contaminación acústica, segregación funcional, restricción al uso de espacios adyacentes, efectos sobre el valor inmobiliario, impactos en la operación de la red de transporte, geometría y compatibilidad con otros proyectos.

VENTAJAS ECONOMICAS Y SOCIALES

Molina indicó que en términos estrictamente económicos, la construcción de la **Línea 5 por Ramón Carnicer es la única que supera el umbral de rentabilidad social de 12 por ciento**, establecido por MIDEPLAN para proyectos de inversión pública. A ello se suma el hecho de que esta alternativa presenta un nivel de demanda de público similar que las de Matta-Arturo Prat y Vicuña Mackenna.

En lo que respecta a las consideraciones de carácter social, vial y ambiental, se concluyó que la opción de Ramón Carnicer también es la más adecuada. Ello, debido a que **los efectos sobre la red vial, en términos de congestión vehicular, que produce la construcción de la Línea 5 por esta vía son mucho menores que aquellos que originaría la obra por Matta-Arturo Prat y Vicuña Mackenna.**

También se determinó que **la conexión de las Líneas 1 y 5 del Metro en Baquedano genera una situación más favorable en términos de transferencia de pasajeros**, debido a que el público que realice el transbordo para dirigirse al poniente encontrará en la Línea 1 una reserva en la capacidad en los trenes suficiente para satisfacer sin mayores problemas este aumento de demanda.

Por otra parte, se estima que **la conexión en Baquedano abre mejores perspectivas para extensiones futuras de la red hacia el centro-poniente de Santiago**, ligándose a esta decisión la futura prolongación de la Línea 5 hacia el centro de la ciudad, con un trazado que está en estudio por parte de SECTRA.

Desde el punto de vista de la inversión, las alternativas por Vicuña Mackenna y Matta-Arturo Prat presentan un mayor costo de US\$ 5 millones y US\$ 90 millones respectivamente, que la de Ramón Carnicer y **cada peso adicional gastado en la línea 5 del Metro significa un peso menos de inversión en vialidad urbana.**

Uno de los argumentos mencionados en favor de la alternativa de Matta-Arturo Prat es la posible revitalización de la zona sur del centro de Santiago. En este sentido, el ministro de Transportes señaló que lo que debe hacerse es construir una adecuada línea de metro para unir el centro de la ciudad con la zona sur-oriente y por otra parte, buscar los mejores mecanismos para revitalizar el área sur del centro de Santiago. Conviene recordar que la construcción de una línea de metro por sí sola, no necesariamente genera una reactivación urbana en las vías aledañas a su trazado. En este sentido, el Gobierno ha tomado medidas más concretas que apuntan a revitalizar este sector de la capital, actualmente deprimido. Es así como a contar del próximo año, el monto del subsidio habitacional para el centro de Santiago se aumentó a 200 U.F., a diferencia de las 100 U.F. que rigen para el resto del país. Por otra parte, durante 1993, el Ministerio de Vivienda debería finalizar las obras de habilitación del eje Santa Isabel, proyecto que indudablemente contribuirá a revitalizar este sector de Santiago. Tales medidas constituyen evidencias claras de la intención del Gobierno por revitalizar este sector de Santiago.

EVALUACION AMBIENTAL

El ministro de Transportes destacó además que uno de los aspectos que fue analizado con mayor detalle fue el impacto ambiental de este proyecto en relación a los trazados propuestos. Al respecto, señaló que para dimensionar este efecto se realizó un catastro taxonómico, que contempló la totalidad de los árboles existentes en las áreas verdes eventualmente comprometidas por las obras, confeccionándose una ficha especial para cada uno de los ejemplares, los que fueron clasificados según su grado de relevancia a través de una escala de 1 a 5.

El resultado de esta evaluación indica que el trazado por Bustamante afecta a 9 ejemplares más de primera relevancia y a 59 más de segunda importancia, que aquel que surge de la opción de Vicuña Mackena. No obstante, se estimó que ello no necesariamente resulta más dañino en términos ecológicos, ya que absolutamente todos los especímenes afectados en Ramón

Carnicer pueden ser trasplantados con un costo de aproximadamente US\$ 2 millones, monto que ya ha sido incorporado en el presupuesto de paisajismo de esta alternativa.

En el caso de Vicuña Mackenna, en cambio, todos los árboles se perderían, debido a que no existe un lugar próximo al que puedan ser trasladados, con costos comparables a los que ofrece la alternativa de Ramón Carnicer.

Por su parte, los trazados por Matta-Arturo Prat o por Vicuña Mackenna producirían altísimos niveles de congestión vehicular durante la construcción, comparativamente con Ramón Carnicer, lo que se traduciría en un aumento de la emisión de monóxido de carbono de más de 500 toneladas por año, mientras duren las obras.

Indicó que en términos de áreas verdes, debe destacarse que durante 1992 y después de vencer no pocas dificultades el Ministerio de Vivienda y Urbanismo ha iniciado un programa de construcción de parques en Santiago, el cual contempla la habilitación de 34 hectáreas durante 1992 y 72 hectáreas durante 1993. Adicionalmente, se dotará de riego a otras 200 hectáreas del Parque Metropolitano, lo cual implica aumentar en un 50% su superficie regada.

Comunicado de Prensa

FUTURA EXTENSION DEL METRO:

¿CAL Y CANTO O MONJITAS?

Interés ha despertado en distintos sectores de la opinión pública la futura conexión de la Línea 5 del Metro con el centro de la ciudad de Santiago. Según informó el Ministro Germán Molina, al anunciar el trazado por Ramón Carnicer, las alternativas que se barajan para la extensión de la red del ferrocarril metropolitano son hacia Cal y Canto o Monjitas-Catedral.

Consultado al respecto, el secretario ejecutivo de SECTRA, Daniel Fernández, ratificó que las dos opciones son igualmente válidas. "La ventaja obvia de extender hacia el Norte la red del Metro es que se cierra un anillo de Metro en torno al área central de Santiago. Con ello, es posible restringir, en un futuro cercano, el ingreso de vehículos contaminantes al centro de la capital".

Sobre la alternativa de Cal y Canto, precisó que en esta zona se está produciendo un proceso de renovación urbana muy importante impulsada por la Municipalidad de Santiago. La extensión del Metro a través de esta vía potenciaría este desarrollo.

Sin embargo, afirmó que todavía no se puede descartar la alternativa hacia la Plaza de Armas, por Monjitas. En la decisión final serán gravitantes los estudios técnicos que SECTRA está realizando.

Santiago, 31 de Diciembre 1992

Comunicado de Prensa

Por Línea 5 del Metro

OPERACION "SALVATAJE" DE ARBOLES EN PARQUE BUSTAMANTE

* Ejemplares afectados serán trasladados mediante un eficiente y exitoso procedimiento, que se practica desde la época del reinado Luis XV en Francia.

Un completo Sistema de Trasplante de Arboles Urbanos se pondrá en marcha en el Parque Bustamante para salvar los especímenes eventualmente afectados por la construcción de la Línea 5 del Metro, cuyas excavaciones utilizarán el 29% de la superficie de áreas verdes del sector. Así lo informó Rodolfo Gajardo, profesor del Departamento de Silvicultura de la Universidad de Chile, Diplomado en Ecología General y Doctor en Ciencias de la Universidad d'Aix-Marseille, de Francia, quien encabezó el equipo profesional contratado por SECTRA para realizar la evaluación del patrimonio forestal del parque. Este fue uno de los aspectos que se analizaron con mayor detalle para tomar la decisión final sobre el trazado de la Línea 5 del ferrocarril metropolitano, anunciada el pasado miércoles por el Comité de Ministros a cargo del tema.

Según informó Gajardo, el análisis efectuado permitió determinar con exactitud la cantidad de árboles que comprometerá el trazado por Ramón Carnicer, así como también su relevancia en cuanto a variables tales como número, especie, clase de edad, estado sanitario, calidad estética y grado de daño por podas inadecuadas. En primer término, se estableció que el trazado propuesto para la alternativa por Ramón Carnicer afecta a 588 de los 1.400 ejemplares existentes en el Parque.

Sobre su relevancia, destacó que "en base a la información recolectada en terreno, se hizo una evaluación de los antecedentes de cada árbol determinando un puntaje de acuerdo a su índice de singularidad y otras variables. Para el índice de singularidad se consideraron características relevantes y para cada nivel de las variables registradas se asignaron valores ponderativos", explicó.

Agregó que esta información se complementó con la asignación de otros valores ponderativos obtenidos del análisis bibliográfico y la experiencia de expertos, de manera de incluir en el diagnóstico los aspectos referidos al valor cultural y científico de las especies. Finalmente, "para cada individuo registrado se obtuvo un Valor de Singularidad que refleja las características relevantes de aquellos árboles analizados".

Este valor es el que, en definitiva, permitió establecer índices de relevancia de cada uno de los árboles comprometidos. "El máximo Valor de Singularidad -precisó Gajardo- es obtenido por aquellos ejemplares que conjugan las características más notables para un árbol urbano, como son gran longevidad y desarrollo, árbol escaso en Santiago o en el país, especie botánicamente interesante, valor histórico, alto costo de reposición, valor ornamental destacado y origen geográfico interesante".

De acuerdo a su índice de relevancia, los árboles se clasificaron en relevante, interesante, interés mediano, poco interés y ningún interés, asignándosele a cada una de estas categorías un puntaje de 1 a 5, respectivamente. "De los 588 árboles afectados, sólo 16 son relevantes (categoría 1) y 111 interesantes", informó el experto.

Todos ellos, y un porcentaje aún no determinado de los árboles no relevantes, serán trasplantados en el mismo Parque, que mantendrá así prácticamente intacto su patrimonio vegetal.

Sobre el procedimiento que se utilizará para estos efectos, Gajardo explicó que es un sistema que "tiene una larga duración, de más de dos siglos, con una tecnología que asegura resultados de alto porcentaje de éxito. Se practicaba ya en Francia, bajo el reinado del Luis XV y Luis XVI, los cuales exigían, según su capricho, la renovación rápida de jardines. En la actualidad se realiza en forma frecuente, cuando se requiere realizar obras de urbanismo que afectan árboles de gran valor patrimonial".

Puntualizó, por último, que "este procedimiento, que ya era exitoso hace doscientos años, en este momento es aún más eficiente por la posibilidad de usar hormonas enraizantes durante el proceso de regeneración de las raíces funcionales".

Santiago, 31 de Diciembre de 1992

GRABACIONES DE TELEVISION Y RADIO

LINEA 5 DEL METRO

NOTICIAS TV

DIAS : DICIEMBRE 29 - 30 - 31 DE 1992
ENERO 02 - 03 DE 1993

CANALES : 9 - 13 - 11 - 9 - 4 - 7 - 13 - 7 - 9 -
13 - 4 - 7 - 9 - 4 - 7 - 13 - 4 - 7 -
9 - 13 - 4 - 7 - 9 - 13 - 4 - 4

NOTICIAS RADIOS

DIA : DICIEMBRE 29 DE 1992
RADIOS : MINERIA. COOPERATIVA. CHILENA. NUEVO
MUNDO, SANTIAGO, AGRICULTURA, MONUMENTAL.
HORA : 13:00

PENDIENTES

- REPORTAJE EN EL PROGRAMA "LA SEMANA" DE
CANAL 4 LA RED
- REPORTAJE EN EL SUPLEMENTO VIVIENDA Y
URBANISMO DE EL DIARIO LA 2DA SOBRE DISEÑO
DE LAS ESTACIONES DEL METRO.
- MATINAL CANAL 7 DIA MARTES 5 DE ENERO
- MATINAL CANAL 11 DIA JUEVES 7 DE ENERO

GRABACIONES DE TELEVISION

LINEA 5 DEL METRO

NOTICIAS TV

DIAS : ENERO 05 - 06 - 07 - 08 - 10 - DE 1993

**CANALES : 7 - 9 - 9 - 4 - 4 - 13 - 4 - 9 - 11 - 7 - 9 - 4
7 - 7 - 9 - 11 - 7 - 9 - 4 - 13 - 4 - 7 - 9 - 4**