

FACULTAD DE RECURSOS NATURALES
INSTITUTO DE GEOGRAFIA

EXAMEN DE GRADO

FRANCISCO PEREZ MENESES

FECHA

DICIEMBRE 15 DE 2006

TRABAJO DE TITULO

"Análisis de los impactos territoriales en el corredor ferroviario de pasajeros Valparaíso- Limache IV Etapa de Merval".

COMITÉ DE TRABAJO DE TITULACIÓN

Prof. Guía Jorge Negrete Sepúlveda

COMISIÓN EXAMEN DE GRADO

Prof. Luis Valenzuela Arellano

Sra. Claudia Bruno L.

Sr. Hugo Figueroa Palacios

Sr. Arturo León Caballero

Sr. Jorge Negrete Sepúlveda

Secretario de Facultad

(Profesora Instituto de Geografía)

(Profesor Instituto Geografía)

(Profesor Instituto Geografía)

(Profesor Instituto Geografía)

RESUMEN TRABAJO DE TITULO

La historia del ferrocarril en Chile esta marcada por distintas etapas de desarrollo, en las cuales se da cuenta de los diversos criterios de valoración por los cuales ha pasado este medio de transporte. Desde sus inicios, el ferrocarril jugó un papel muy importante en el desarrollo de la economía nacional.

En el año 1884 se crea la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), siendo esta la primera empresa estatal en el país. Chile, exportador de materias primas y en pleno auge del salitre, su producto estrella, vivía un período próspero en materia económica y, a medida que esta se expandía, también lo hacían las numerosas vías del ferrocarril. Esta situación, a lo largo de los años significó la monopolización del transporte por parte de EFE, que se mantuvo hasta mediados del siglo XX, cuando tomó protagonismo la industria automotriz y la empresa se aguantó a la innovación. Pero la empresa, en el decenio de los años 60, aplicó un plan de modernización y renovación volviendo a tener el gran protagonismo perdido gracias a mayores aportes del estado y a una serie de políticas. Sin embargo, las empresas públicas decayeron fuertemente durante el gobierno militar. EFE decayó fuertemente por una serie de medidas y restricciones, debido a esto se desmantelo gran parte de las vías, no se modernizaron sus equipos, redujo patrimonio, gastos etc. El retorno de la democracia marca el punto de partida para la recuperación del ferrocarril, y en un período de 16 años se ha logrado el verdadero despertar de un gigante. La tendencia actual del ferrocarril en Chile apunta a solucionar problemas en los grandes centros urbanos. El aumento en los servicios de

Metrotrén, el nuevo proyecto Biovías en la Octava Región y el proyecto IV Etapa de Merval es muestra de ello, y dan cuenta de las nuevas políticas de transporte ferroviario de cara al bicentenario.

La IV Etapa de Merval es la fase culminativa del Proyecto Interconexión vial Valparaíso - Viña del Mar, que se remonta a mediados de la década de los sesenta. En ese entonces estaba preparado para ser ejecutado en las siguientes etapas:

- Etapa I : Vía Elevada entre nudo Barón y sector Yolanda
- Etapa II : Vía Elevada entre sector Yolanda y Caleta Portales
- Etapa III : Vía Elevada entre Caleta Portales y Recreo
- Etapa IV : Vía Subterránea entre Recreo y Chorrillos

El hundimiento del ferrocarril en Viña del Mar, como se aprecia, estaba previsto hace más de 40 años. Sin embargo las obras de las etapas I y II fueron suspendidas por la existencia de una fuerte oposición que fundamentaba el fuerte deterioro del paisaje urbano. Durante el Gobierno de Eduardo Frei Montalva se reformuló el proyecto en sus tres primeras etapas, reemplazando la idea original de la elevación de la vía por el mejoramiento y ensanche de Avenida España, principal arteria de comunicación entre Valparaíso y Viña del Mar. Esto concluyó finalmente en 1986.

Este Proyecto se enmarca dentro de una política nacional que ha promovido en el país importantes inversiones públicas y privadas tendientes a incrementar y mejorar el estándar y nivel de servicio de diversos tipos de transporte público.

El objetivo principal de esta investigación es analizar los impactos urbanos del proyecto en el corredor ferroviario Puerto - Limache y para esto se establecieron dos áreas de análisis: El Área de Influencia Directa (A.I.D) que comprende el eje soterrado del ferrocarril y sus inmediaciones y el Área de Influencia Indirecta (A.I.I) que comprende a las cinco comunas por las cuales atraviesa el ferrocarril y que obedece a un análisis global dentro del contexto intercomunal. Para apuntar a este objetivo se utilizaron y crearon una serie de indicadores e instrumentos tanto en AID como en AII.

El AID, que constituye el área de mayor transformación espacial dentro del corredor, es estudiada desde el punto de vista perceptual a través de una entrevista ciudadana. Asimismo se presentan las nuevas condiciones de accesibilidad al sector, haciendo un paralelo entre el ferrocarril en superficie y el soterrado, recalando las principales transformaciones urbanas que dicen relación a las nuevas inversiones inmobiliarias, el mercado del suelo, la sostenibilidad ambiental, los nuevos ejes de especialización, paisajismo, y el nuevo par vial, entre otros indicadores e instrumentos de evaluación.

En tanto el AII, que posee un enfoque de exploración global, esta compuesta por un análisis estratégico FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) con cada uno de los elementos constitutivos del proyecto, centrando el análisis en cada uno de estos cruces y en los respectivos estudios de terreno. Además de la relación que guarda el proyecto con los procesos de transformación del borde costero, la situación de los discapacitados, etc. Finalmente se suma a este análisis la evaluación comunal y sectorial del proyecto en términos de integración o segregación territorial, un tema no menor de análisis, que representa de buena forma la evaluación general de este mega proyecto y sus incidencias geográficas - territoriales en el área metropolitana de Valparaíso.

Abstract

The railroad history in Chile is marked by different stages of development, which played an important role in the national economy course since its beginnings.

In the year 1884, the National Railroad Company (EFE) is created, being the first state-owned company in this country. At those times, Chile used to export raw materials such as saltpeter—which was the boom. Chile thrived in economic terms; and as this increased, the railroad railways did as well. This situation of expansion over the country meant transport monopolization by the EFE, which kept working about the middle of the twentieth century, when the self-propelled industry starred in, and the EFE Company had to accept this new innovation. However, the EFE Company carried out a modern and renewed plan over the first decade of the sixties in order to win what had lost thanks to both more state contributions and new policies. Nevertheless, the public firms decayed strongly over the military government. As a consequence of this, EFE decreased by a series of measures and restrictions. Thus, great parts of the railways had to be dismantled, the cultural heritage had to be reduced; the equipment could not be modernized, etc. The Democracy return marked the start point to recover the National Railroad Company; and in sixteen years, the giant awakening was achieved. Nowadays, the current tendency of EFE is solving problems in the urban centers. The increase in the *Metrotrén* services, new *Biovías* project in the VIII region and *IV Stage Merval* project are a few examples of this; and they show the new railroad transport policies directed to the bicentennial.

The *IV Stage Merval* project is the culminating phase of the Valparaíso-Viña del Mar Road Interconnection Project, which started about the middle of the sixties decade. At that time, it was prepared to be carried out in the following stages.

- Stage 1: Highway between Baron Junction and Yolanda area
- Stage 2: Highway between Yolanda area and Caleta Portales
- Stage 3: Highway between Caleta Portales and Recreo
- Stage 4: Subway between Recreo and Chorrillos.

The idea of building a subway train in Viña del Mar was foreseen about forty years ago. However, by the existence of a great opposition—which was based on the urban landscape damage—I and II Stage works were cancelled. During Eduardo Frei Montalva government, the project in its three first stages was reformulated, replacing the original idea of the elevation of the way by the improvement and enlargement of Avenida España, the main communication artery between Valparaíso and Viña del Mar, which finally concluded in 1986.

This project is framed in a national policy that has promoted important public and private investment in the country, aimed to increase and improve the standard and service level of varied types of public transport.

The main purpose of this research is analyzing the urban impact of the project in the Puerto-Limache railway route; and in order to do this, two areas of analysis were established: (1) The area of direct influence (AID) which comprises the underground basis of the railroad and its surroundings, and (2) The area of indirect influence (All) which comprises the five communes where the railroad crosses by; and which comprises a global analysis in the inter-communal context. To point to this target, a series of indicators and instruments were created and used to be applied in these two areas of study: AID and All.

The AID, which constitutes the area of main special transformation in the railway route, is studied from the perceptual point of view through a citizen interview. In the same way, the new accessibilities are presented, making a parallel between the old railroad in surface and the new subway train, stressing the main urban transformations which have a relationship with the new property investments, soil market, environmental sustainability, new specialization areas, landscaping and road pair among other indicators and instruments of assessment.

The All, which has a global exploration approach, is composed by a strategic FODA analysis (strengths, opportunities, weaknesses, and threatenings) which are the representative elements of the project, focusing on the analysis of each crosses; on each field of study; and the relationship that the project has with the processes of transformation of the seaside, the handicapped people and *El Mercurio de Valparaíso* press analysis. In addition, the communal and sectorial assessment of the project in terms of either integration or territorial segregation—a very important subject to deal with—which represents the general evaluation of this splendid project and its geographic-territorial effects on the metropolitan area of Valparaíso.