

Diario Concepción Sábado 5 de julio de 2025

7

Ciudad

FOTO: CAROLINA ECHAGÜE M.



CON CAPACIDAD ANTISÍSMICA Y A PRUEBA DE LA SUBIDA DE MAREA

Antiguo vs moderno: el salto técnico entre los dos puentes ferroviarios de Concepción

Bruno Rozas Hinayado
contacto@diarioconcepcion.cl

Con más de un siglo, el viejo Puente Ferroviario sobre el río Biobío, testigo del auge carbonífero y emblema de la ingeniería en el sur de Chile, ha sido finalmente reemplazado. En su lugar, se alza ahora un nuevo viaducto moderno, doble vía, electrificado y con capacidad ampliada, que promete transformar la movilidad ferroviaria del Gran Concepción y la Provincia de Arauco.

La estructura antigua, inaugurada en 1889 y construida por la empresa británica The Arauco Company, marcó una época. Fue concebida para trasladar carbón desde los yacimientos de Lota y Coronel hacia Talcahuano, im-

Tras más de 135 años de servicio, el antiguo viaducto que unió a Concepción con el sur de la región cede su lugar a una estructura moderna, electrificada y antisísmica.

pulsando la industrialización regional.

De acero, con 62 tramos de 25,5 metros, y apoyado sobre decenas de pilas, el puente resistió sismos, crecidas y décadas de uso incluyendo el terremoto de 2010.

La estructura del antiguo Puente Ferroviario tiene una longitud de 1886 metros y está hecho de acero. El cual también está conectado a un túnel de 225 metros de largo, que pasa por de-

bajo del Cerro Chepe con el objeto de proteger la vía de las crecidas del Río Biobío.

Paso a un nuevo puente

Las limitaciones técnicas, una sola vía, baja capacidad de carga y velocidad restringida, junto con la creciente demanda de pasajeros y carga del Biotrén, dieron pie a su retiro. El último tren cruzó sus rieles este 4 de julio de 2025, cerrando una era.

El gerente general de EFE Sur, Nelson Hernández Roldán, comentó que "tanto para EFE como para la Región del Biobío, es un privilegio poder despedir este noble puente ferroviario que nos acompañó por más de un siglo, siendo protagonista del desarrollo social y económico de la zona. Con alegría y gran anhelo comenzamos a dar la bienvenida al nuevo y moderno Puente Ferroviario Biobío y al Túnel Chepe".

En su reemplazo, el nuevo puente ferroviario del Biobío, construido apenas 50 metros al sur del original, representa un cambio. Según señaló Diario Concepción en publicaciones anteriores, la moderna estructura cuenta con dos vías electrificadas, pilotes de hasta 46 metros de profundidad y una velocidad proyectada de 100 km/h para trenes de pasajeros. También está diseñada para soportar sismos de gran magnitud y crecidas del río, evitando interrupciones operativas, un hito en términos de infraestructura ferroviaria.

El proyecto, ejecutado por EFE Sur y financiado con una inversión de más de 270 millones de dólares, forma parte del plan



FOTOS: CAROLINA ECHAGÜE M.



maestro "Trenes para Chile". Iniciado en febrero de 2022, comenzó su operación parcial este mes de julio y se espera que entre en funcionamiento totalmente en octubre de este año.

"Estamos orgullosos de haberle cumplido a la región y de dar un paso firme hacia su modernización ferroviaria", destacó Nelson Hernández.

Diferencias entre Puentes

Una de las transformaciones más relevantes en el nuevo puente ferroviario sobre el Bío-bío radica en su diseño técnico. Mientras el antiguo viaducto solo permitía el paso de trenes livianos y operaba a velocidades reducidas, la nueva estructura ha sido pensada para soportar convoyes eléctricos de mayor peso y velocidad, según detalló EFE Sur en su página web.

Este nuevo puente cumple con las exigencias sísmicas actuales, un estándar que su antecesor, construido en el siglo XII, no consideraba. Asimismo, su altura superior lo protege frente a crecidas del río, cada vez más frecuentes en invierno por las lluvias características de la región.

Según pudo constatar Diario Concepción en el lugar, el sistema estructural incorpora una capa de balasto sobre la losa de hormigón, lo que permite distribuir de mejor forma las

cargas, especialmente considerando el tránsito de trenes de carga pesada.

En contraste con la estructura centenaria, hecha con acero remachado y tecnología de época, que demanda un mantenimiento constante, el nuevo puente incluye sensores para monitoreo estructural en tiempo real, está preparado para la electrificación

completa de la red ferroviaria y fue proyectado con una vida útil superior a los cien años, con menores costos operacionales y un mantenimiento más eficiente.

¿Qué pasará con el antiguo puente?

No obstante, la modernización no está exenta de debate. ¿Qué pasará con el antiguo puente? Si

bien aún no hay una definición oficial por parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), diversas propuestas han sido instaladas. Se ha planteado su conservación como paseo peatonal, mirador patrimonial o ciclovía elevada.

OPINIONES

Twitter @DiarioConce
contacto@diarioconcepcion.cl

