



Opinión

Barreras que bajan tarde, decisiones que llegan nunca

Cada vez que el tren protagoniza una tragedia, las autoridades se reúnen de urgencia, piden acelerar tramitaciones y prometen soluciones. Luego, el tiempo pasa.

Superada la emergencia que llenó portales y se viralizó en redes sociales, el tren sigue cruzando en superficie, a nivel y en medio de comunas que llevan décadas siendo parte viva de una metrópolis.

El reciente descarnamiento y la designación de un nuevo Presidente y Directorio de EFE, el pasado 28 de abril, nos obligan a plantear, una vez más, la pregunta que nadie quiere responder con hechos: ¿hasta cuándo?

El 1 de septiembre de 2023, siete personas murieron en el cruce ferroviario de Boca Sur, en San Pedro de la Paz. Fue el accidente más grave en la historia del Biotrén.

Un mes después, hubo otro siniestro en el mismo territorio, esta vez con un bus escolar. En los dos años

previos a esa tragedia, EFE había registrado 926 daños en cruces de sus líneas. No era un problema desconocido, peor aún... era un problema ignorado.

Lo que pocos dicen con claridad, es que el origen de esta crisis es una falla histórica de planificación. La línea férrea fue construida en 1884 para sacar carbón de zonas apartadas de la costa, situación que no se ha adecuado al crecimiento importante que han tenido nuestras ciudades y conurbaciones urbanas.

San Pedro de la Paz recién se convirtió en comuna en 1995, y Chiguayante en 1996, pero ambos territorios llevaban décadas creciendo como parte orgánica de Concepción.

Desde los años 60, miles de familias se instalaron allí por decisión del Estado, a través de lo que entonces era la CORVI. Así la ciudad creció, pero el tren no se movió.

Hoy el gran Concepción bordea el millón de habitantes y las vías férreas atraviesan comunas densa-

mente pobladas, con cruces a nivel que dependen de barreras que son robadas, se rompen y se evaden a diario. Las que además de no siempre evitar o prevenir el riesgo de un accidente, en ocasiones se agravan el caos vial al quedar "pegadas" o "abajo" con el consiguiente y tortuoso problema de tránsito que se forma en la hora "punta" o de alto tráfico.

Así en esta historia, proyectos de pasos desnivelados llevan años durmiendo en el Sistema de Evaluación Ambiental y eso no es mala suerte: es mala gestión.

En este escenario el nuevo Puente Ferroviario sobre el Biobío, inaugurado en 2025, es una señal alentadora, mientras que el Plan Maestro de EFE contempla una inversión de US\$ 3.000 millones con extensiones a Lota, Penco y Los Angeles. Pero las inversiones sin urgencia, ni liderazgo, son solo buenas intenciones en el papel.

La región del Biobío tiene una oportunidad concreta: construir un gran eje de conectividad entre Chi-

guayante, Concepción y San Pedro de la Paz con mirada al 2050.

Que sea un sistema moderno que permita resolver el colapso vial y que ayude a reducir la dependencia del automóvil en tiempos de combustibles caros, proyectando a una región que piensa en serio su futuro.

Pero para eso se necesita lo que más ha faltado: voluntad política sostenida, liderazgos que no cambien con cada gobierno y una planificación que no espere la próxima tragedia para actuar.

Las barreras pueden bajarse tarde, pero las decisiones, ¡no!



LUIS SANTIBÁÑEZ
Consejero Regional
Presidente de Presupuesto e Inversión