LITORALPRESS

Fecha: 20-07-2025
Medio: El Sur
Supl. : El Sur
Tipo: Noticia general
Título: "Para que el Biotrén llegue a Lota era necesario contar con el puente Ferroviario que estamos terminando"

Pág. : 5
Cm2: 1.169,9
VPE: $ 2.813.572

Tiraje: 10.000
Lectoría: 30.000
Favorabilidad: No Definida

Nelson Hernández, gerente general de EFE Sur:

"Para que el Biotrén llegue a Lota era necesario contar con el puente Ferroviario que estamos terminando"

Horas antes de la apertura de la nueva estructura, el directivo cuenta los planes para la extensión del Biotrén hacia el norte y sur de la intercomuna.

Por Felipe Cuevas Mora
felipe.cuevas@diarioelsur.cl

Minutos después de las 6.30 de la mañana de este lunes 21, el primer tren con pasajeros cruzará por el nuevo puente Ferroviario que atraviesa el río Biobío en dirección a Concepción, cumpliendo así un hito que quedará en la historia de la Región y el país.

Un hito porque después de 135 años dejó de funcionar el histórico puente diseñado por el ingeniero Gustavo Lenz, y en su reemplazo inicia su operación parcial la estructura construida por la empresa Sacyr en poco más de treinta meses, con un costo cercano a los $270 millones de dólares.

Para Nelson Hernández, gerente general de EFE Sur, este hito marca en un hecho concreto el trabajo en torno al plan maestro de la empresa estatal, que considera para el Biobío una inversión de $3 mil millones de dólares.

"Es un hito tremendamente significativo, porque marca en hechos concretos, en el desarrollo y reimpulso de los ferrocarriles en el sur del país, y sobre todo acá. Es un hecho más allá de lo simbólico", dice en entrevista con Diario EL SUR.

–Imagino que es un motivo de orgullo la concreción de un proyecto que comenzó a gestarse de manera silenciosa hace muchos años, y que se materializa tras cumplir toda la tramitación que contempla la normativa.

–Para que estemos hoy en este hito han pasado muchos años y mucho trabajo de planificación de cada una de estas actividades. El poder construir este puente –vital para el salto futuro que estamos conversando en el plan– partió hace muchos años con ideas, estudios de prefactibilidad, diseño y ejecución. Estos son proyectos de Estado, de largo alcance, que trascienden administraciones y cada una de ellas pone un ladrillo en esta pared de construcción de estas iniciativas que son tremendamente importantes.

–¿Qué va a significar la puesta en marcha del nuevo puente?

–Este puente, de alguna manera, hace sostenible el desarrollo del ferrocarril. Más allá de avanzar en la cantidad de frecuencias, de alguna manera el puente le da sostenibilidad a este plan maestro. Estamos avanzando, pero la idea es avanzar a paso firme, de tal manera de que este avance no sea luego un retroceso, sino que en definitiva se cumpla la promesa de este plan de dar mejor conectividad tanto para los pasajeros como para la carga en el Biobío.

Al momento de detallar los pasos que vienen desde este lunes, Hernández cuenta que en octubre está contemplada la entrega el puente con un funcionamiento a plena capacidad, con sus dos vías operativas: "Este un puente que mejora la conectividad y apoya la competitividad de la Región".

–Muchas voces han comenzado a plantear que ocurrirá en el futuro con el histórico puente. ¿Existe un plan claro respecto a que ocurrirá con la antigua infraestructura?

–Esa conversación se tiene que dar tanto al interior de EFE como también con los distintos actores que viven en la Región.

Desde mi punto de vista, creo que es importante preservar esta infraestructura, pero con un tono realista y no maximalista. Es una estructura que forma parte de la historia, pero su preservación debe ser acotada a una realidad que pueda ser abordada por la Región, porque no escapa a nadie el hecho que los costos de mantenimiento de una infraestructura como esta no son menores, y hay que ver cómo se financia ese mantenimiento, y lo que se defina que quede en los años siguientes.

> Es importante preservar el antiguo puente, pero con un tono realista y no maximalista. Es una estructura que forma parte de la historia, pero su preservación debe ser acotada a una realidad que pueda ser abordada".

> El desarrollo del tren está en línea en temas de conectividad, tiempos de viaje, sostenibilidad ambiental y en definitiva con lo que esperamos tenga la ciudad en los próximos años".

Se abre un camino de análisis para ver las mejores opciones, pero insisto en el realismo necesario. A veces por querer lo todo quedamos sin nada, entonces eso también es importante rescatar.

PLAN MAESTRO

Como indicó al inicio de esta conversación, Nelson Hernández concatena la apertura del puente con el trabajo que lleva adelante la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) para desarrollar su plan maestro para el Biobío.

Trabajo que ha tenido significativos avances en los últimos dos meses, "pese a que partieron hace mucho más tiempo", apunta.

Entre ellos, el gerente de EFE Sur cuenta que comenzó la reposición de las cuatro subestaciones eléctricas (Concepción, Escuadrón, Quilacoya y Laja) y la construcción de una quinta en Lomas Coloradas, el refuerzo eléctrico en Hualqui-Laja y Concepción-Coronel, junto con el futuro aumento de andenes para dar condiciones a la operación de los trenes dobles que llegarán a la zona el primer semestre del próximo año.

"Este plan maestro se construye con una visión de Estado, con el aporte de distintos agentes. Sectra partió hace poco el análisis de la extensión del tren al centro de Concepción, un proyecto que avanza y que esperamos que a fin de año tenga definidos los trazados y las tecnologías que se utilizarán", complementa, para luego indicar que todos estos proyectos "van conformando un mapa ferroviario completo en el sur de Chile".

–Todos estos avances van en línea con la alta valoración que tiene la ciudadanía del uso del Biotrén, que ha sido medida ampliamente.

–El desarrollo del tren está en línea en temas de conectividad, tiempos de viaje, sostenibilidad ambiental y en definitiva lo que esperamos tenga la ciudad en los próximos años. El cómo nos preparamos para tener ciudades más inteligentes, con mejor movilidad, que sean sostenibles en el tiempo, y ahí el ferrocarril aporta de manera sustantiva.

Esto considerando la mirada de pasajero, que es lo más visible, pero también los temas de carga, donde la Región tiene una serie de puertos que son una fortaleza para el sur del país, y el ferrocarril aporta a esa competitividad.

BIOTRÉN A LOTA Y PENCO

–Le quiero consultar por tres proyectos ancla que han tenido avances estas semanas. Primero, la llegada del Biotrén a Lota ya tiene avances en su estudio de ingeniería y permisos ambientales.

–El objetivo es llegar a Lota con una proyección hacia la provincia de Arauco, que también es un anhelo y un propósito. La extensión del Biotrén a Lota es una realidad que hay que trabajar, como todos los otros proyectos.

Se adjudicaron los estudios de ingeniería, que traen los temas de evaluación ambiental, pero también hemos dicho que para llegar a Lota era necesario el nuevo puente Ferroviario que se está terminando. También es necesario reforzar el corredor ferroviario entre Coronel y Concepción, porque en estas condiciones no podríamos poner pasajeros desde Lota porque el tren no tendría la capacidad de absorberlos.

–¿El objetivo es contar con el Biotrén a Lota para 2030?

–Son las fechas establecidas, y para eso se está trabajando.

–Esta semana conocimos también que avanza la extensión del Biotrén a Penco y Lirquen, con ocho estaciones, cuatro de ellas que cruzan el centro de Concepción, y que parte obras en 2030.

–Hay dos proyectos. Una es la extensión del Biotren al norte, hasta Penco-Lirquen, y que pasa por Concepción, por el sector de Vicuña Mackenna donde hay una vía para trenes de carga. La idea es poner un tren de pasajeros que llegue hasta la comuna de Penco, frente a la plaza de Lirquen en la antigua estación de trenes.

Ese proceso terminó su estudio de prefactibilidad, y ahora es necesario pasar a la etapa siguiente, que son los estudios de ingeniería. Se está preparando la ficha que ingresa a Desarrollo Social que autorice el proceso, lo que debería ocurrir este año, y de ahí parten los estudios de ingeniería y ambientales.

Ahí, Hernández explica que se utilizará la vía existente hacia Lirquen, utilizada solo por trenes de carga: "Significa reponer toda la infraestructura, rieles nuevos, durmientes de hormigón, catenarias, barreras acústicas y todas las condiciones que se requieren para que este ferrocarril sea un aporte a la conectividad. Y de esta manera, tu completas esta cruz de Biotrén entre Hualqui-Talcahuano y Lota-Lirquen, transformando al ferrocarril en el eje estructurante del Gran Concepción".

Para el cierre, Hernández cuenta que otro esfuerzo significativo será la futura puesta en marcha del acceso norte a Concepción –estudio de prefactibilidad iniciado por Sectra–, donde incluso se prevé que la estación intermodal de Concepción se traslade a las cercanías del aeropuerto Carriel Sur. "Como estos proyectos tienen un tiempo de desarrollo importante, es bueno partir cuanto antes. Eso es lo que tenemos que hacer, avanzar en esa iniciativa y en lo que requiere. Se requieren esos estudios, no podemos pasar a la etapa siguiente sin cumplir con cada uno de los pasos previos, y son proyectos de gran magnitud", esgrime.

"Son de grandes volúmenes financieros, pero están avanzando. Quisiéramos siempre que fuera más rápido, pero se está avanzando", planteó Nelson Hernández.

"El llamado es impulsar todos estos proyectos"

Al momento de abordar el impacto que tendrán los cambios que propone el plan maestro ferroviario, Nelson Hernández dice que "a futuro hay que ver como el tren se conecta con otros modos. Es una alternativa y se complementa con buses, por ejemplo, o camiones en el caso de la carga, para dar soluciones logísticas y de movilidad. Estas son vías estructurantes, habilitantes que se están desarrollando en el Gran Concepción".

Ahí, el gerente general de EFE Sur se abre a la idea de incorporar el cobro electrónico y una tarifa integrada con los buses, considerando que el cobro electrónico partirá el próximo año.

"La tecnología lo permite y no hay limitantes en el medio de pago. Ahora, pagar un pasaje integrado en el sentido que el pasaje bus-tren no cueste la suma de ambos, sino que algo menos, ese es un tema que debemos abordar con el Ministerio de Transporte y las distintas autoridades", apunta.

–¿Estos proyectos están llegando a tiempo, o tarde? Hay una crítica que cada cierto tiempo se instala en la opinión pública de que estamos atrasados en estas materias.

-Creo que lo importante es que estamos llegando. Eso es fundamental. Ahora tarde o anticipado, eso habrá que analizarlo. Un dato a considerar es que nuestro país tiene metodologías de evaluación de proyectos, las que te exigen tener probada la demanda. No puedes anticiparla, y de alguna manera, en general las inversiones van detrás de esa demanda, y eso hay que considerarlo para cualquier inversión pública.

Aquí hay un tremendo llamado a la Región de impulsar estos proyectos, porque traen aparejados en las etapas de ejecución algunas molestias para la ciudad, para los habitantes del Gran Concepción, y creo que eso hay que mitigarlo. En eso estamos trabajando, pero ese no puede ser un elemento que impida ejecutar las obras, y las autoridades que han entregado un tremendo apoyo en ello.