



46 mil

pasajeros diarios

Es la cifra promedio que alcanzó el Biotren durante este 2024, contando de lunes a viernes, según EFE Sur.

La Línea 2 tiene mayor demanda

Alrededor del 80% del total de los pasajeros que usaron el Biotren durante este año fue en tramo Concepción-San Pedro de La Paz-Coronel



FOTO: ISIDORO VALENZUELA M

DE ACUERDO A DATOS DE EFE

Un cuarto de siglo del Biotren: de estar a punto de cerrar a mover más de 11 millones de pasajeros al año

La historia del tren urbano de pasajeros del Gran Concepción suma ya un cuarto de siglo, donde vivió momentos de incertidumbre sobre su continuidad, los que quedaron en el pasado gracias a la extensión a Coronel y a la creciente congestión de la Ruta 160 en la última década.

La ayuda del "taco"

Y es que además de la fuerte inversión que ha recibido en los últimos años que han permitido al Biotren consolidar su rol de protagonista en el transporte público del Gran Concepción, su principal impulso vino de la mano de la congestión y la falta de infraestructura vial.

Porque ha sido el crecimiento exponencial del parque automotriz y de sectores residenciales al sur del río Biobío, lo que "impulsó" a miles de

personas a "subirse al tren", aprovechando la extensión del servicio a Coronel, lo que marcó un antes y un después en la demanda, lo que este 2024 quedó nuevamente reflejado en un alza del 11% del número de pasajeros transportados comparado con 2023, lo que fue valorado por el presidente del directorio de la estatal ferroviaria en la zona, Juan Antonio Carrasco, quien resumió además las dificultades que se tuvieron que enfrentar.

"Fue un año desafiante, tuvimos inconvenientes propios y externos a

los que respondimos con resiliencia, pudiendo entregar un servicio más moderno y accesible, con la incorporación de nuevos métodos de pago; más seguro, con el refuerzo en las campañas de prevención en la intersección de cruces y el inicio de los partes para maniobras de conductores imprudentes; y más eficiente, porque garantizamos la continuidad operacional en momentos complejos como lo fue el periodo de invierno donde, por la crecida del río, se tuvo que cortar el tránsito por el

punto ferroviario", resumió.

Millones de pasajeros

Según detalló EFE Sur en lo que va del año, el servicio Biotren movilizó a 11 millones 668 mil 212 pasajeros, promediando 46 mil personas diariamente las que utilizaron alguno de 118 servicios diarios que recorren las Líneas 1, entre Talcahuano y Hualqui; y Línea 2, entre Concepción y Coronel.

Estas cifras hablan por sí solas de la evolución que ha tenido el tren de pasajeros en la zona, que hoy busca llegar a la entrada de Lota en 2029 y al centro de la comuna el 2031. Mientras se realizan estudios para extender el recorrido a Penco y a Los Ángeles mediante la ampliación del Corto Laja durante la próxima década.

Por ello, el propio Juan Antonio Carrasco, destacó que el 2025 que se avecina, será crucial para sostener el crecimiento que muestra el Biotren y donde se esperan novedades en términos de infraestructura y maquinaria.

"Llegarán nuevos trenes, se iniciará la ejecución del proyecto de extensión de capacidad, y entrará en operación el nuevo Puesto Ferroviario, que, junto al Túnel Chepe, aportarán al desarrollo económico y social de la región, entregando un mejor servicio de traslado para todos los habitantes, más preparado para las afectaciones climáticas y conectando de mejor forma el Gran Concepción con las comunas al sur del río Biobío. Estamos evolucionando a un nuevo nivel en el servicio", agregó el directivo de EFE Sur.

Memoria

El pasado 1 de diciembre se cumplieron 25 años desde el inicio del servicio de Biotren, que comenzó con tres estaciones y dos paraderos: El Arenal, Los Cóndores, Estación Concepción, Chiguayante y Valle del Sol. Los trenes eran modelo AEL de origen japonés. En 2001 se incorporaron las estaciones de Lorenzo Arenas, Pedro Medina, Manquimávida y Hualqui. Todo en la actual Línea 1.

En 2005 y bajo la administración del proyecto Biovías el servicio de Biotren fue relanzado, en el gobierno del presidente Ricardo Lagos. En ese periodo salieron del servicio los trenes AEL y aparecieron los UT440, algunos de los cuales hoy siguen en servicio. Ese mismo año el Biotren cruzó hacia San Pedro de La Paz, naciendo la Línea 2, teniendo como estación terminal Lomas Coloradas. Pasarán 9 años para que eso cambiara con la inauguración de la estación Alborada y la llegada en 2016 al centro de Coronel.

En la actualidad la Línea 2 tiene 14 estaciones y con la extensión a Lota sumará 5 más al 2031 según las últimas estimaciones.

OPINIONES

Twitter @DiarioConcepcion
 contacto@diarioconcepcion.cl

Pablo Carrasco Pérez
 pablo.carrasco@diarioconcepcion.cl

Es difícil o más bien imposible pensar en el Gran Concepción sin que exista el servicio de tren urbano de pasajeros.

Y es que en la actualidad el Biotren forma parte del paisaje de la zona y se ha ganado un espacio no sólo como un medio de transporte público, sino que en pieza clave para la movilidad de poco más de un millón de habitantes.

Pero, aunque cueste creerlo, no siempre "los números azules" acompañaron este proyecto. De hecho, se llegó al punto en la década pasada donde estuvo cerca la idea de terminar con el servicio, como se ha reconocido de manera informal por parte de ejecutivos de la empresa ferroviaria. Pero finalmente esa medida no se tomó y hubo la capacidad de sostener el proyecto a lo largo de los años, permitiendo su continuidad, algo que es destacado por Héctor Díaz, ex gerente de proyectos del proyecto Biovías.

"En el proyecto Biovías había un marco temporal en que tenía que ejecutarse el proyecto y con un presupuesto entonces, esa primera etapa era hasta la estación Lomas Coloradas, donde captábamos una parte de la demanda que era lo que está en San Pedro de La Paz, lo que está en Boca Sur, pero se proponía que en la segunda etapa se llegara hasta Coronel y eso en definitiva se hizo, lo que muestra la capacidad que ha tenido nuestro país de planificar y de ir avanzando en esto, a lo mejor no con la rapidez que a uno le gustaría, pero de alguna manera la Región tuvo la capacidad de ver eso y empezar hace ya 20 años a proponer este proyecto, donde efectivamente se está dando lo que los estudios decían", señaló el ingeniero civil, especialista en infraestructura de transportes.