COLEGIO
DE INGENIEROS
DE CHILE A.G.

PROYECTO SOTERRAMIENTO DE LA VÍA FERREA EN CONCEPCIÓN

En la ciudad de Concepción, se está desarrollando el Proyecto de Soterramiento de la vía férrea, que pretende conectar a la ciudad con el río Bío-Bío y para lo cual se ha invitado a la población a votar por uno de los proyectos de arquitectura que se han propuesto. De acuerdo a declaraciones del Presidente de EFE, este es una iniciativa del Gobierno Regional.

La Comisión de Transporte del Colegio de Ingenieros de Chile ha puesto particular atención en este proyecto, por las implicancias estratégicas, técnicas y sociales, que se observan en sus contenidos, entre otros:

- En las zonas de vías administradas por EFE, que comprenden desde la V a la X Región, se transportan aproximadamente 10.000.000 de Ton/Año. de carga por ferrocarril. Por el área del Soterramiento pasan del orden 6.000.000 de Ton/Año de carga ferroviaria a los puertos de la VIII Región, es decir, aproximadamente el 60% de la carga ferroviaria que se transporta en la red EFE. Esto significa que aproximadamente 40 trenes diarios, circulan por el área comprometida en el Proyecto.

- La carga en la zona del Proyecto Soterramiento aumentará en forma importante producto del recientemente aprobado proyecto MAPA de Celulosa Arauco, cuyo producto se transportaría hacia los puertos de la Región, pasando necesariamente por Concepción cuando los embarques tengan como destino los Puertos San Vicente y Lirquén, que implicarían del orden de 1.000.000 de Ton. adicionales, sin considerar cargas químicas e industriales.

- En el contexto de este Proyecto, EFE en el año 2009, exigió una gradiente de 0,5% y una altura de 7,75 metros, para un futuro transporte en double stacking de contenedores. El tramo de 83 Km entre San Rosendo y Concepción tiene una gradiente máxima de 0,5%.

- En el área contemplada en el desarrollo del Proyecto, existe un patio de maniobras, imprescindible para el funcionamiento del sistema, en consecuencia, es correcto afirmar que constituye una condición necesaria y suficiente para el normal funcionamiento de las operaciones ferroviarias de carga.

- Asimismo, es necesario tener presente que el nuevo puente ferroviario que se construirá sobre el río Bío-Bío, se conectará en el área comprometida en este Proyecto.

- En materias técnicas, la cercanía del río, introduce variables complejas para el diseño de ingeniería; terrenos de calidad discutible, napas freáticas próximas a la superficie y riesgo de inundación por crecidas del Bío-Bío. Esto último no debería ser descartado a priori, puesto que la experiencia comparada del cambio climático, obliga a ser prudentes en este aspecto.

- Es necesario considerar, que la tendencia en estudio para el Transporte y la Logística en la Zona central, de construir nuevas vías para la circulación de grandes trenes, compuestos por vagones de 100 Ton. de carga, que permitan transporte de contenedores en double stacking entre otros y no menos importante, separando el transporte de carga del transporte de pasajeros en vías diferentes.

- Tener presente el error cometido en el Proyecto Cuarta Etapa de Merval en Valparaíso, con el Soterramiento de la vía férrea por el centro de Viña del Mar, que ha afectado gravemente el transporte de carga por ferrocarril, limitando la circulación de trenes solo por la noche y lesionando en forma severa la competitividad logística del sector. Como consecuencia, el transporte por ferrocarril hacia y desde el Puerto de Valparaíso se encuentra en niveles mínimos.

- La vertiente social del Proyecto, está dada por la importancia para la ciudad y sus autoridades, de incorporar al desarrollo urbano los terrenos comprendidos entre la vía férrea y el río.

En consecuencia no se exagera al señalar que se trata de un proyecto importante para la ciudad de Concepción, de diseño complejo y de alto impacto en la competividad Logística y de Transporte de la Región.

En efecto, decisiones de diseño que afecten en forma negativa las condiciones actuales de explotación ferroviaria en el área del Proyecto, se dejarían sentir de forma inmediata en variados aspectos que dicen relación con el Transporte y la Logística de la zona, entre otros:

Los Puertos de Talcahuano-San Vicente y Lirquén, verían dificultadas sus operaciones.

El Puerto de San Vicente terminó su ampliación, que permite la recalada de buques Post-Panamax, que por su mayor tamaño, implicarían la incorporación entre dos y cuatro y mil camiones adicionales por nave, a las operaciones de carga y descarga y por tanto al tránsito urbano con el consiguiente impacto en la congestión, si no se dispone de la suficiente participación ferroviaria.

Finalmente, se está estudiando un Corredor Bioceánico Ferroviario, que uniría el Sur Argentino con el Chileno y los Puertos de la VIII Región serían considerados como terminal del sistema, siempre y cuando cuenten con la conectividad ferroviaria adecuada.

En consecuencia, habida cuenta de la importancia que tiene para las autoridades regionales la conexión de la ciudad al río y para FESUR la mantención de la normalidad de las operaciones ferroviarias, se debe observar extrema prudencia en el diseño del Soterramiento, a objeto de obtener soluciones que armonicen las necesidades de mejoras Urbanísticas con las Logísticas y de Transporte.

Comisión de Transporte
Colegio de Ingenieros de Chile

Santiago, Noviembre de 2018