LITORALPRESS

Fecha: 13-07-2025
Medio: El Mercurio de Valparaíso
Supl. : El Mercurio de Valparaíso - Domingo
Tipo: Columnas de Opinión
Título: **Columnas de Opinión: El humo del tren**

Pág. : 3
Cm2: 348,1

Tiraje: 11.000
Lectoría: 33.000
Favorabilidad: No Definida

El humo del tren

Claudio Elórtegui Gómez
Doctor en Comunicación
Director Escuela de Periodismo
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

Con la reciente confirmación del retraso en la licitación del tren Valparaíso-Santiago, recogiendo el eufemismo de los titulares que publicó la prensa nacional esta semana, se evidencia un nuevo anuncio del nivel central que no llegó a concretarse para nuestra región en los plazos y trazados originales.

En esta oportunidad, como en tantas otras de la historia local, el anhelo ferroviario de conexión con la capital quedó en rimbombantes intenciones, puestas en escena y abundantes comunicados de prensa. Si bien existía un escepticismo natural con el proyecto, que generó más dudas técnicas que certezas, sobre todo luego del estreno comunicacional que se realizó en Limache, en 2023, la particular forma que tienen los tomadores de decisión de La Moneda y sus alrededores por marcar los tiempos y dilapidar obras, provocaron variadas reacciones en el mundo político regional.

Probablemente, muchas de esas declaraciones de molestia y estupor también obedecen a lamentos impostados ante lo que fue un volador de luces que cumplió su objetivo en un momento determinado de la coyuntura. En rigor, pocos auguraban un nivel de avance significativo del proyecto durante esta administración, pues fueron otros los hitos del denominado plan "Trenes para Chile" que se podrán ostentar para la posteridad.

> *Independiente del color político y el poder de turno, la Región de Valparaíso sigue en su tortuoso camino de recibir constante maltrato. Esto ya está instalado, desde hace un buen tiempo, tanto como cuando los trenes se divisaban a lo lejos por sus humaredas y el vigor de sus máquinas".*

Independiente del color político y el poder de turno, la Región de Valparaíso sigue en su tortuoso camino de recibir constante maltrato. Esto ya está instalado, desde hace un buen tiempo, tanto como cuando los trenes se divisaban a lo lejos por sus humaredas y el vigor de sus máquinas. Ahora, con todo lo acontecido, solo queda el humo como expresión coloquial de aquello que provoca ilusiones, confusiones, falta de claridad, situaciones que no parecen lo que son. Del tren, poco y nada.

La notable pluma periodística y de investigación de Roberto Hernández, con su texto "El Roto Chileno" (1929), nos transporta a la ceremonia de la primera piedra del ferrocarril Valparaíso-Santiago, "por los sitios del Barón, se bendijo el 1° de octubre de 1852", transmitiendo la magnitud de lo que era esta obra para la época y cómo se avanzó a pesar de las dificultades.

El tren forma parte de nuestra identidad regional y marcó la superación de adversidades monumentales, mediante la fuerza humana de los trabajadores, la resiliencia de los actores involucrados y la proeza ingenieril.

Señala Hernández, que "los siete kilómetros que se cuentan de la estación del Barón a Viña del Mar, costaron cerca de un millón de pesos oro y se emplearon tres años en los trabajos, hasta su inauguración el 17 de septiembre de 1855. Fue aquella una de las secciones más difíciles de la línea, por lo abrupto y caprichoso de la costa. Y qué decir del túnel de San Pedro, ¡un prodigio para su tiempo! Tiene como veinte cuadras, que tuvo que abrirlas en la roca viva el combo del roto minero. Varios contratistas se arruinaron, el trabajo duró seis años, de 1855 a 1861. Entonces no se conocía la maquinaria moderna, que perfora uno o más metros por día en los más grandes túneles" (1929: 85-86).

¿Cómo se pudo sostener el proyecto para la época? El mismo Roberto Hernández (1929) señala que "el ferrocarril de Valparaíso a Santiago, tiene indisolublemente ligado el nombre de Mr. Enrique Meiggs, el famoso empresario norteamericano, que se enamoró de la pujanza del roto chileno. El ejército carrilano que tuvo a sus órdenes, llegó a más de diez mil o doce mil peones".

El tren ha sido un símbolo en el pasado, y lo sigue siendo hasta nuestros días. Antes, fue la representación del progreso, de la Revolución Industrial, incluso, de una región que se negaba a quedar aislada del mundo y sus oportunidades. Hoy, los trenes pueden ser un hito de la sostenibilidad, de la eficiencia energética y la pulcritud de las conexiones urbanas bien diseñadas. Permiten nuevas narrativas y dimensiones para la gestión de lo público, debido a cómo dinamizan los espacios. En definitiva, aunque a veces el humo reinante pueda decepcionar, son proyectos a los que no se puede renunciar como región.