

Editorial

Un avance necesario, pero con deudas pendientes

A propósito de que Requínoa y Rosario prontamente volverán a contar con la opción del ferrocarril como medio de conexión con Rancagua, San Fernando y Santiago, es inevitable recordar cómo se gestó la pérdida de este servicio. Lo que en 2012 se anunció como la gran modernización del "Rancagua Express" bajo la administración de Sebastián Piñera, terminó siendo un "daño colateral" para miles de vecinos: al priorizar la rapidez hacia la capital regional, se suprimió el servicio a San Fernando en 2017, dejando en el abandono estaciones históricas.

Tras años de espera, el panorama finalmente cambia. Bajo mandato de Gabriel Boric y el plan "Trenes para Chile", EFE ha vuelto a ocupar la doble vía hasta el kilómetro 135. Sin embargo, el verdadero motor de esta reactivación ha sido el Gobierno Regional de O'Higgins, que financió íntegramente la remodelación de las estaciones con una inversión que supera los \$1.370 millones.

Este no es solo un "lavado de cara". Los trabajos incluyen el alzamiento y extensión de andenes para adecuarlos a los nuevos trenes, accesos universales, nuevas boleterías e iluminación

moderna. Se estima que esta obra beneficiará directamente a más de 30.000 personas, reduciendo tiempos y costos de traslado de forma significativa.

No obstante, como bien se advierte, el progreso no es total. Mientras Requínoa y Rosario celebran sus paraderos modernos, persiste una deuda en Rengo, Pelequén y San Fernando. En estos puntos, los andenes aún no cumplen con la altura requerida, obligando al uso de plataformas provisionales que distan mucho del estándar de seguridad y comodidad necesario. Aunque existe el compromiso de una "segunda etapa" para abordar estas estaciones intermedias, la incertidumbre financiera sobre cuándo se asignarán los recursos para nivelar el tramo al sur de Rosario sigue vigente.

Valoramos que el tren se consolide como una opción concreta de movilidad: es un transporte limpio, seguro y nos libera del estrés de los tacos en la carretera. Pero la modernización no debe ser fragmentada. Para que el Valle Central de O'Higgins esté realmente conectado, el estándar de calidad debe llegar a cada estación del recorrido, sin dejar a ninguna localidad rezagada por falta de presupuesto.

RICARDO OSANDO
JEFE DE INFORMACIONES.