

*En 1899 se oficia a la Ilustre Municipalidad de Chillán para construir el Ramal que llegaría hasta las Termas de Chillán. Sin embargo, la línea nunca se completaría, llegando únicamente hasta la Estación Terminal Recinto.*

*Las obras del Ramal inician en 1909 y en 1916 llega por primera vez a la que sería, también, su última estación.*

*Desde ahí comienzan las historias del Tren Chico*

### **Contexto del proyecto del ramal ferroviario que conectaba la ciudad de Chillán con la localidad e Recinto**

La actual región de Ñuble contó en dicha época con el conocido Ramal Chillán- Recinto, cuyo inicio de construcción fue durante el año 1911. Su recorrido duraba entre 3 y 4 horas, contemplando en éste el paso por las localidades de Santa Elvira, Coihueco, Pinto y Recinto, y una sub ruta del ramal hacia Niblinto.

Se proyectaba que el tren llegara a las Termas Chillán a inicios del siglo XX, en una época en que las aguas termales eran reconocidas a nivel mundial por sus cualidades curativas. Se pretendía cumplir con el doble propósito de transportar pasajeros y mercancías dentro de las cuales estaba la madera, alimentos y el trabajo de piedras labradas desde la antigua Cantera cercana a la Estación Esperanza, con las cuales gran parte de plazas y calles de Chillán están construidas.

Sin embargo, la construcción del tramo Recinto - Las Trancas de 20 kilómetros y de Las Trancas a las Termas de 14 kilómetros no pudo concretarse debido a las dificultades que impone la geografía con fuertes pendientes y la nieve del invierno, lo que demandaba grandes recursos para la ejecución de las obras y su mantención.

Según informe del director Illanes, este pensaba en la posibilidad de "trasladar el establecimiento termal a un punto más abajo y accesible, donde pudiera funcionar todo en condiciones favorables. El tramo Recinto - Las Trancas, por ser menos oneroso, podría ser construido por personal del Regimiento de Ferrocarriles, que incluso trabajó en el tramo Esperanza - Recinto"

Desde mediados del siglo XIX, época de consolidación de la república chilena, el ferrocarril fue el medio de transporte principal para el traslado de pasajeros y el desarrollo económico del país, al

atravesar de manera longitudinal y transversal el territorio nacional, propiciando el intercambio comercial, hasta que por razones de orden político, económico y tecnológico perdió su efectividad y rentabilidad frente a los vehículos impulsados por petróleo que comenzaron a masificarse a mediados del siglo XX, gracias a la inversión pública en caminos y carreteras (Yañez, 2012).

El hecho de que parte de los vestigios de la trocha se encuentren alejadas de centros poblados, con poco o nulo tránsito de personas, ha permitido que algunos se conserven de forma parcial. No obstante, gran parte del tramo ha servido de paso de servidumbre, para conectar los predios que lindan y continúan siendo atravesados por lo que antiguamente era la vía férrea, produciendo alteraciones y modificaciones irreversibles en el paisaje. Hasta el 2018, era posible identificar la trocha configurada por arboledas de especies nativas centenarias, pertenecientes a la ecorregión de bosque esclerófilo de la zona central tales como: radal, raulí, coigüe, mañíos, maitenes, robles, y diversa vegetación arbustiva baja, media y alta.

No obstante, se hace necesario identificar si estas especies que aún continúan siendo parte de este paisaje, ya que el tramo se encuentra inserto en el Corredor Biológico Nevados de Chillán Laguna de la Laja, el cual es un hotspot de alta biodiversidad, en donde se desarrollan actividades propias del desarrollo humano, de conservación, entre otras; siendo el territorio de estudio, parte de la zona núcleo de la reserva, cuya principal finalidad es la conservación (MMA, 2017). Lo anterior mencionado, configura un tramo de alto valor paisajístico, con diversidad de planos de vegetación, riscos y saltos de agua. Dichas características topográficas, ecosistémicas e históricas, son ideales para el desarrollo del turismo de intereses especiales.

En la actualidad este potencial está entrecortado por grandes claros, debido a parcelaciones, evidenciando desregulación en la ocupación del suelo, no contemplándose en la planificación territorial, el valor histórico, el legado patrimonial y el significado simbólico para los habitantes del lugar. El tramo está confinado por

propiedades privadas, en forma de loteos y viviendas aisladas, esto en la ribera sur del río Chillán, y en las cercanías del Puente Esperanza, condición que dificulta su recorrido.

Hoy se observa como una gran faja de masa de la trocha fue removida, dejando un vacío y de paso cortando aún más su continuidad. Sobre la

Ribera Norte del Cajón del Río Chillán se encontraba la Estación Esperanza, próximo a la Cantera Esperanza, de la cual se conserva el manto de extracción y piras, sin embargo, no existen referencias bibliográficas que ahonden sobre su actividad, tiempo de duración, campo de acción y producción de material pétreo, etc.

Actualmente los vestigios materiales del ramal, están desprovistos de cualquier tipo de protección, por lo que los estudios realizados por Cultura Activa buscan poner en valor este patrimonio y promover en las autoridades, empresas y habitantes locales, el apoyo para conservar estos bienes patrimoniales para las generaciones futuras.