

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

Recorrido del tren chico desde el sector los Pellines hasta la Estación Esperanza

Desde el sector lo pellines dentro de la comuna de Pinto en dirección hacia la ciudad de Chillán, se aprecia muy bien el trazado del tren de trocha angosta en medio de una bella arboleda nativa, hasta acercarse al río Chillán hasta la Estación Esperanza, la que debido a la inactividad de la Cantera Esperanza, la destrucción y desmantelamiento de la Estación, incluyendo su bodega y patio de maniobras, el cambio de uso de suelo, para la plantación forestal con monocultivo hoy solo es posible observar vestigios materiales del conjunto de infraestructura de la estación.

La conexión de las comunas de Pinto y Coihueco a través del Cajón del río Chillán, se realizaba por el monumental **Puente Esperanza**, el que ha estado en total abandono con una data de más de cien años a su haber. Este Puente es la infraestructura pública vial de mayor envergadura de todo el ramal, de extraordinaria factoría y montaje, que ostenta carpintería metálica y uniones por medio de remaches sellados a alta temperatura in situ, con una estructura de acero y curva invertida, cuyas retículas en ambos flancos se encargan de traccionar y flexionar dicha estructura, a su vez quedan entrelazados por riostras que anulan las fuerzas. En tanto dicha retícula queda confinada por sendas vigas que configuran la estructura del puente, lo que le otorga un alto valor y la belleza arquitectónica e ingenieril de gran valor patrimonial. Sabemos que posterior al retiro de rieles, este habría servido para el paso de camiones para la extracción de materia prima, entre ellos madera y carbón.

Su estado de conservación es malo debido al abandono en el paso del tiempo, en el cual el terremoto de 2010 causaría importantes

desplazamientos de sus apoyos estructurantes y torsión desde su eje longitudinal lo que incide en su nivelación de superficie, por lo que requiere de medidas de urgencia para su restauración al menos en su apoyo en su base. Las características de su sistema constructivo, tecnología de la época, arquitectura, oficios y especialidades humanas asociadas extintas o aún existentes, junto al valor de uso y funcionalidad para el territorio, ameritan una investigación por sí mismas de modo de mantener los acervos culturales de estos oficios industriales.

La escenografía geográfica y paisajística del cajón del río Chillán, con una vegetación de rica biodiversidad de ecotono del bosque esclerófilo y siempre verde en el entorno del Puente Esperanza, ofrecen un atractivo majestuoso tanto para contemplar como para fotografiar, siendo una parada obligatoria de observación dada la singularidad de su atractivo. En la actualidad el Puente está inutilizado, por lo que no se recomienda intentar su cruce dado su estado de conservación.

Un valor asociado al patrimonio material del ramal ferroviario es el desarrollo económico de las localidades en donde se emplazaban las 'Estaciones', las cuales se conformaban en nodos de confluencia de distintas actividades económicas, así como de expresiones o prácticas culturales. Ejemplo de esto es la cercanía a la Cantera Esperanza, una veta inmediata a la orilla de la vía, desde donde se obtendría gran cantidad de material pétreo. Desde esta cantera se obtuvieron cientos de miles de adoquines que sirvieron para tapizar calles, gran cantidad de soleras y avenidas, además del zócalo de la Catedral de Chillán. Por lo que el Tren Chico cumplió un rol fundamental en el traslado de esta preciada carga.

Dentro de los vestigios de la Estación Esperanza están las ruinas de la casa del Jefe de estación, que tratan del zócalo del edificio con peldaños de piedra como acceso a la casa, construido en **sillería**, es decir, un sistema constructivo basado en piedras previamente labradas y unidas por argamasa de mortero arena, cemento y agua.

También se encuentra la que habría sido la plataforma de la estación y una bodega, construida en piedras de la misma cantera, con el mismo sistema de sillería. El estado de conservación de estos vestigios son desconocidos dada la cantidad de vegetación, que se requiere despejar antes de determinar sus estado constructivo.

También es posible observar los vestigios de debe haber sido una casa bodega, dividida en dos ámbitos sin conexión entre el tabique que separa ambos espacios, marcando la presencia de la conformación de un jardín aporricado.

Los vestigios materiales de este tramo del ramal ferroviario, requieren de acciones de emergencia para su preservación, las que deben iniciar con un levantamiento del estado de conservación de cada edificio y luego un plan de acciones que procuren su cuidado y conservación para las generaciones futuras.