

Edición Especial

95  
Años



13 DE MAYO DE 1913 / 2008

• FERROCARRIL DE ARICA A LA PAZ •



LA ESTRELLA DE ARICA



GOBIERNO DE CHILE  
GOBIERNO REGIONAL  
DE ARICA Y PARINACOTA



La memoria es la base de la personalidad individual, así como la tradición es la base de la personalidad colectiva de un pueblo. Vivimos en y por el recuerdo, y nuestra vida espiritual no es en el fondo sino el esfuerzo que hacemos para que nuestros recuerdos se perpetúen y se vuelvan esperanzas, para que nuestro pasado se vuelva futuro

Miguel de Unamuno

# FERROCARRIL ARICA A LA PAZ, IDENTIDAD Y PATRIMONIO ARIQUEÑO

El ferrocarril de Arica La Paz, FCALP, ha cumplido este 13 de mayo pasado 95 años junto a la comunidad de Arica, el cual se encuentra, hoy, muy presente en el imaginario colectivo de los ariqueños. Es el recuerdo vivo y presente de un gran momento de desarrollo social y económico de la ciudad de Arica, junto con una dinámica integración económica con Bolivia. Hoy, después de varios años de su paralización, la comunidad ariqueña demanda el regreso

del ferrocarril para que este se sume al tan ansiado desarrollo y crecimiento integral de esta naciente XV Región de Arica y Parinacota.

Pero existe una parte de esta comunidad ariqueña, que son la gran familia ferroviaria, que no sola-

mente añoran los viejos tiempos en que corría el ferrocarril, sino que sus vidas tienen el sello

titario y representativo de la estirpe ariqueña. De esos hombres y mujeres de esfuerzo y de lucha por amor a su tie-

rra. De esa tierra especial, diferente y única que es Arica. Tierra deseada y abandonada por muchos pero solamente amada y enaltecida por pocos. Ellos son los depositarios, herederos y guardianes de la identidad ariqueña que tanto se busca en estos tiempos. Hacia ellos hay que mirar cuando queremos saber qué rumbo escoger en estos momentos decisivos y cruciales para el futuro de esta re-naciente región.



## ORIGEN DEL FERROCARRIL DE ARICA A LA PAZ

El origen del ferrocarril Arica La Paz se inscribe dentro del Tratado de Paz y Amistad celebrado entre las repúblicas de Chile y Bolivia, el 20 de octubre del año 1904, el que daba por finalizada el capítulo bélico que había enfrentado a ambos países en el año 1879, en la denominada Guerra del Pacífico y, en la cual el país altiplánico había sufrido una pérdida cuanti/cualitativa, primero al perder una parte de su territorio y, segundo, al perder su condición de país marítimo.

La creación del ferrocarril FCALP, según el Tratado, perseguía el objetivo de acercar las relaciones políticas y comerciales de ambos países, por lo que uniendo el puerto de Arica con la ciudad de La Paz, se allanaría un camino de mutuas confianzas que permitiera llevar desarrollo social y económico a ambos lados de la cordillera. En el fondo, el Estado chileno estaba tratando de compensar el encie-

rrro territorial boliviano entregando una salida y entrada para sus ex-

portaciones e importaciones. Así Chile se comprometió a construir la línea férrea a su entero costo, a administrarla por un periodo de 15 años desde que fuera terminada y entregada la vía, para después de este plazo entregar el tramo entre Charaña y el Alto de la Paz al Estado boliviano para su administración, hecho que ocurrió en el año 1928.





# FERROCARRIL DE ARICA A LA PAZ



## TRAZADOS DE LA VÍA FÉRREA Y CAMBIOS



Construir un ferrocarril hasta la capital boliviana suponía desarrollar un ferrocarril de montaña lo que equivalía enfrentar y superar las dificultades propias de un sistema ferroviario



montaños, y que en este caso en particular, era subir desde la cota 0 hasta los 4.250 m.s.n.m por lo que se deberían enfrentar fuertes pendientes, hasta un 6%, lo que representaba una alta complejidad operativa en el sistema del transporte ferroviario.

Existieron varios trazados para construir la vía férrea de Arica a La Paz que se pueden distinguir en dos grupos: Un primer grupo comprendía un trazado por el Valle de Camarones y el otro por el Cerro Márquez (altiplano chileno). El segundo grupo establecía un trazado por Tacna (trazado que había sido propuesto al gobierno peruano, el año 1870, por un ingeniero de apellido Vigno) y el otro por el Valle de Lluta que había sido propuesto por el ingeniero-

ro neocelandés Josias Harding en el año 1903, a petición del gobierno chileno. Finalmente, se optó por el trazado de Harding que comprendía una ruta desde Arica, Poconchile, Tiñares, Jamiraya, Patapatani, Ancara hasta el Alto La Paz.

En el año de 1906 se comenzó a construir el ferrocarril de Arica a La Paz por el Sindicato de Obras Públicas de Chile, que había ganado la licitación internacional llamada por el gobierno chileno, iniciando el trazado desde Arica en dirección Norte para desviarse al Este y entrar al Valle de Lluta hasta el poblado de Poconchile. Desde ahí se continuaba por el valle hasta Molinos, Tiñares y Jamiraya. En este último punto se cierra el Valle de Lluta por lo que se consideraba la construcción de puentes y túneles para remontar el valle. Pero se presentó la dificultad de enfrentar aspectos técnicos, económicos y naturales porque desde el kilómetro 50 hacia dentro del valle, éste comienza a disminuir su anchura y los cerros dejan de tener una suave inclinación de los primeros kilómetros para transformarse en altos macizos amurallados de hasta 1.000 metros. Además, el río Lluta llega a casi copar el ancho de la quebrada por lo que los puentes tendrían que ir saltando de cerro en cerro tratando de buscar la mejor ruta, evitando la dureza de la roca y, evitar además, las crecidas del río Lluta que se producen en la época estival.

Cuando ya se habían construido más de 70 kilómetros de línea férrea se tomó la decisión de abandonar el trabajo realizado y devolverse para buscar rutas alternativas. Esto tenía implicancias y consecuencias económicas y políticas, porque había que aceptar que se habían soslayado importantes aspectos técnicos originando errores en el trazado, pero este precede a la

toma de decisión que es política, por lo que se trató de "disminuir" el error corrigiendo el trazado, des-andando lo andado, regresándose hasta el kilómetro 41 del valle, a pesar que lo aconsejable en términos técnicos y económicos indicaba que se debía regresar hasta la entrada del valle, continuar un poco más al Norte y subir al Este para alcanzar Pampa Colorada.

Finalmente, el trazado quedó de la siguiente manera: Arica, Rosario, Poconchile, San Martín, Central, Quebrada Honda, Pampa Ossa, Angostura, Puquios, Alcérreca, Humapalca, Villa Industrial, Chislluma, General Lagos y Visviri en el lado chileno. Por su parte en el lado boliviano incluía a Charaña, General Abaroa, General Pérez, General Camacho, Calacoto, General Pando, General Ballivián, Comanche, Coniri, Viacha y el Alto La Paz.

Se debe indicar que el Sindicato de Obras Públicas dejó la construcción del ferrocarril



por incumplimiento en los plazos, por lo que se tuvo que nombrar de manera provisoria a un administrador, ingeniero Benjamín Vivanco para que retomara el trabajo. Posteriormente continúa la construcción de la vía férrea, hasta que se resolviera qué empresa era ganadora en la nueva licitación, un nuevo administrador, Manuel Ossa. Finalmente en el año 1909 la Sociedad Sir John Jackson continúa y concluye la obra en el año 1913

Así, en un 13 de Mayo del año 1913, fue entregado oficialmente el ferrocarril Arica a La Paz, fecha en que la ciudad de Arica se engalanó y la comunidad participó de un gran hecho histórico, comunidad que percibía que la historia de la ciudad tomaría otros y mejores rumbos. Desde ese momento la ciudad con el ferrocarril Arica a La Paz ya no sería la misma, realidad que se mantiene hasta el día de hoy.

**EMPRESA PORTUARIA ARICA**

La vía de acceso directo a la cuenca del pacifico

**Con fe en el futuro  
de Arica y Parinacota  
nos sumamos  
al 95 aniversario del  
Ferrocarril Arica La Paz**

# FCALP UN GRAN FERROCARRIL DE M

El ferrocarril de montaña de Arica a La Paz tiene un trazado que obliga a utilizar locomotoras a adherencia y a cremalleras. Hubo que resolver la exigencia de equiparlos correctamente para lograr suficiente adherencia en el ascenso de abruptas laderas. Las mejores soluciones incluían: reducir la pendiente que el tren debía trepar o usar sistemas de cremalleras para incrementar la adherencia entre la locomotora y los rieles.

Una de las características principales de cualquier ferrocarril es el bajo rozamiento que existe entre la rueda y el riel. Esto posibilita un elevado ahorro de energía, ya que con poco esfuerzo de tracción, se pueden arrastrar muchas toneladas de peso, independiente del sistema de tracción que se opere, siempre en un plano horizontal. En oposición a esta principal característica, se generan dos problemáticas importantes que son el frenado y la pendiente. Así, debido al bajo rozamiento de la rueda sobre el riel, los frenos tienen un limitado poder que estos pueden ejercer sobre la rueda, puesto que en el momento en que este sea mayor de lo que el coeficiente de adherencia le permita, la rueda patinará sobre el riel.

De igual forma sucede cuando el trazado del ferrocarril alcanza terrenos con pendientes, en donde se precisa un mayor esfuerzo de tracción para elevar el peso que hasta ahora sólo se debía arrastrar. Aumentando el esfuerzo de tracción se verá reducida la adherencia de la locomotora, por lo que el gradiente también se verá muy limitado.

Entonces, para alcanzar una altura determinada no se puede aumentar la pendiente, hay que aumentar el trazado. Ello se realiza por los sistemas de curvas en herradura, túneles helicoidales o de caracol y el de zigzag.



Todo lo anterior se utiliza cuando se mantiene en

una pendiente dentro de los porcentajes máximos permitidos por la adherencia del ferrocarril, cosa que cambia cuando las pendientes tienen porcentajes sobre lo permitido, entonces se cambia a un sistema de cremalleras que consiste en una barra dentada situada en el eje de la vía, entre los dos rieles, con la que engrana un piñón de la locomotora, aumentando significativamente la pendiente posible de la vía, puesto que ya no depende del coeficiente de adherencia. De este modo el ferrocarril puede vencer la montaña, sin patinar ni ascendiendo, ni

descendiendo, ni frenando. En palabras sencillas el ferrocarril de cremallera basa su funcionamiento en el acople mecánico con la vía por medio de un tercer riel, denominado de cremallera.

El sistema de cremalleras utilizados por el ferrocarril de Arica a La Paz utilizaba el sistema ABT que utiliza una doble lámina dentada paralela.

El tramo que utilizaba el sistema de cremallera está ubicado entre la Estación de Central y la Estación de Puquios, porque son los sectores que tienen fuertes pendientes de 6%. Son 42 kilómetros que eran utilizados por las máquinas a vapor hasta el año 1968 en que fueron reemplazadas por las máquinas diesel eléctricas.

De manera sintética se indica, en la época de uso de cremalleras, que los convoyes salían cargados desde Arica con 300, 400 y hasta 600 toneladas tirados por locomotoras a adherencia. En Central hacían cambio de locomotoras a cremalleras y fraccionaban la carga para subir con no más de 110 toneladas (tres o cuatro carros) hasta el sector de Puquios, regresando la locomotora a Central con carga estacionada en Puquios y, volver a subir a buscar la carga que ese había quedado esperando en Central. Era una especie de posta de carga, única forma de subir y bajar la carga en sectores de fuertes pendientes que no podían tirar las locomotoras a adherencia.

Este tramo de la vía férrea es el más riesgoso para el tránsito de los con-

Visite: [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)



# MONTAÑA

## MITOS, LEYENDAS Y REALIDAD DEL FCALP

voyes, por lo mismo, la velocidad para subir y bajar desde Central hasta Puquío tomaba alrededor de 5 horas, es decir, si se considera la distancia de 42 kilómetros entre ambos puntos la velocidad no podía superar los 10 km./hrs.

Si se superaban los límites de velocidad podía ocurrir que en fuertes pendientes los trenes quedaban fuera de control porque las locomotoras no eran capaces de aguantar el peso que le entregaban los carros con las cargas de 100 toneladas originándose un descarrilamiento que provocaba pérdidas de vidas humanas y pérdidas económicas, tal como ocurrió, por ejemplo, en el año 1949, en que la locomotora N° 3319 se precipitó a una quebrada, en el sector de Angostura, muriendo el maquinista Guillermo Orozco, el palanquero Bartolomé Pino y el fogonero Luis Valencia. Debe sumarse a los riesgos en aquellos tiempos en que se utilizaban las locomotoras a vapor, el hecho que en el descarrilamiento y posterior choque y volcamiento de la locomotora, el vapor de las calderas se transformaba en un enemigo adicional y mortal, tal como le ocurrió al fogonero de apellido Mamani, en el año 1938.

Como en toda actividad humana se crean mitos y leyendas que forman parte de una realidad y sustentan la vida de los grupos humanos. Es una mixtura de realidad y ficción en donde no se puede saber, menos establecer, la frontera existente entre ambas por lo que es un ejercicio inútil tratar de develar qué es real y qué es ficción. En el caso del FCALP, esto no fue la excepción ya que a través de las diversas generaciones de la gran familia ferroviaria se han ido transmitiendo una serie de mitos y leyendas relacionadas con la vida en los rieles. Los siguientes son ejemplos de aquello:

### AVENTUREROS Y JUGADORES

Una leyenda dice que para la construcción de la línea férrea, se dice que habrían participado trabajadores aventureros venidos desde el sur de Chile, con una cantidad significativa de trabajadores venidos de Isla de Chiloé, y reclusos que transaban su libertad por el traba-



jo en la vía férrea, los que sumados a trabajadores venidos desde Bolivia y Perú, habría generado un contexto muy complejo en cuanto a las relaciones humanas, que sumado a la mezcla con el alcohol del aguardiente, las apuestas en los juegos de la brisca (juego favorito hasta el día de hoy de los ferroviarios) y los naipes se habrían originado reyertas con muchos muertos los que

eran enterrados debajo de los terraplenes que sirven como base de sustentación para los durmientes y rieles. Así surge la leyenda de los ferroviarios que "debajo de cada durmiente hay un muerto".

### MUCHAS CURVAS PARA GANAR MÁS

Otra leyenda sostiene que existen trazados de la línea férrea que tiene muchos sectores de curvas, esto es muy notorio entre el sector Central y Puquíos, pues bien, cuentan los ferroviarios que esto obedece a que en la construcción de la vía se pagaba por kilómetro construido, por tanto, entre más vueltas y curvas, más se pagaba, por lo que había que evitar las rectas aunque técnica y económicamente esto fuera lo más aconsejable. Incluso existe un sector que se denomina el "kilómetro corto" porque este solamente tiene 500 metros, hecho que cuando fue detectado a los años después, generó un problema cuando se trataba de deter-

minar sectores y distancias, por lo que hubo de cambiar todas las señaléticas del trazado.

### PESTE BUBONICA EN LOS RIELES

Se cuenta que en el año 1911 se detectó en una de las tramos en construcción del ferrocarril un brote de peste bubónica, la temida peste negra que siglos antes había arrasado con la población de una vasta zona de Europa. La autoridad de salud de la época habría declarado zona de emergencia en esos sectores dictaminando que ningún trabajador de la vía férrea podía bajar hasta la ciudad por el riesgo de extender el foco de la temida fiebre. Se debe recordar que un signo inequívoco de la muerte por la peste es que a los muertos se les cubría con alquitrán en esa época, por lo que de encontrarse hoy este "ritual funerario" se podría pensar que sí existió dicha peste en la zona.

Intendente Luis Rocafull:

## "El 2010 el Ferrocarril de Arica a La Paz estará funcionando"



Noventa y cinco años de la vida de esta región están ligados al Ferrocarril de Arica La Paz (FCALP). Noventa y cinco años que, a lo largo de 458 kilómetros, construye y reconstruye el hilo conductor de la integración, de la reciprocidad y de la identidad de pueblos con ancestros y territorios comunes.

**-Intendente ¿qué significa para usted, como ariqueño, la conmemoración de los 95 años del Ferrocarril Arica a La Paz?**

-Es una fecha bastante significativa, porque de una u otra

forma, estoy ligado al ferrocarril, a su historia, a sus ires y venires geográficos, financieros y humanos. Soy hijo de ferrocarrilero. Crecí en el ejemplo franco, en la seguridad del "pat'efierro", en la soledad de la ausencia paterna y en la alegría profunda del retorno con abrazo, con olor a puna, a cactus candelabro y a llareta.

Soy ariqueño y, sin ninguna duda, el humo y el rechinar de las locomotoras y vagones forman parte ineludible de la historia de Arica en el siglo XX.

### -Siendo de familia ferroviaria ¿cuáles son los mejores recuerdos que tiene del Ferrocarril?

-Tengo latente los recuerdos de mi padre Alberto Rocafull de aquellos lunes, a las 21:30 horas, cuando el tren de pasajeros y personal de servicio se preparaba en los andenes para salir rumbo a Bolivia, llevando a su destino al personal ferroviario a las diferentes estaciones del trazado.

Los recuerdos, muchas veces, tienen nombres, tienen rostros, pero en la mayoría de las ocasiones los nombres y los rostros se pierden en el anonimato, por lo que me gustaría hacer un reconocimiento público a tantos hombres, tantas manos, tantas voluntades, tantos esfuerzos, tantos compromisos, tantos ejemplos y tantos sacrificios que se desplegaron en el ferrocarril a lo largo de su existencia.

### REACTIVACION DEL FERROCARRIL

#### -Desde el año 2001 que el FCALP está paralizado ¿cree que se reactive antes del Bicentenario?

-A comienzos del 2010 estará funcionando nuevamente el Ferrocarril de Arica a La Paz y como Gobierno estamos empeñados de que así sea. Desde el primer día en que asumí como intendente me he preocupado de agilizar varias acciones. De hecho, en estos momentos el Ministerio de Planificación ya está terminando de visar el proyecto de remediación y reparación de la vía férrea para llamar a licitación.

Este proceso tendrá una duración de cerca un año y paralelamente se llamará a licitación para concesionar la

operación del ferrocarril. La firma que se la adjudique tendrá que hacerse cargo de habilitar una maestranza y también poner en condiciones el material rodante.

#### -¿Qué pasará con la estación del Ferrocarril de 21 de mayo?

-El edificio pertenece actualmente a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) por lo que el Gobierno, a través de la Subdere está gestionando la compra del inmueble y la posterior entrega administrativa del recinto a la Dibam la que trabajará en conjunto con el Gobierno Regional.

Luego de este proceso se realizará un acabado diagnóstico al edificio, para generar el plan de restauración y reparación de acuerdo a las normas internacionales, realizando simultáneamente el proyecto museográfico con la participación de la ciudadanía.

Como parte integral del proceso de restauración, se utilizarán las viejas bodegas ubicadas en la parte posterior del terreno del edificio, como sala de exposiciones, con el objetivo de traer muestras itinerantes que apoyen el desarrollo cultural y educativo de la región.

Queremos que artistas como Matta, Picasso, Dalí o las muestras del Museo Nacional de Bellas Artes tengan la oportunidad de llegar a Arica, en un espacio seguro y con las condiciones que este tipo de muestras requieren.



95  
Años

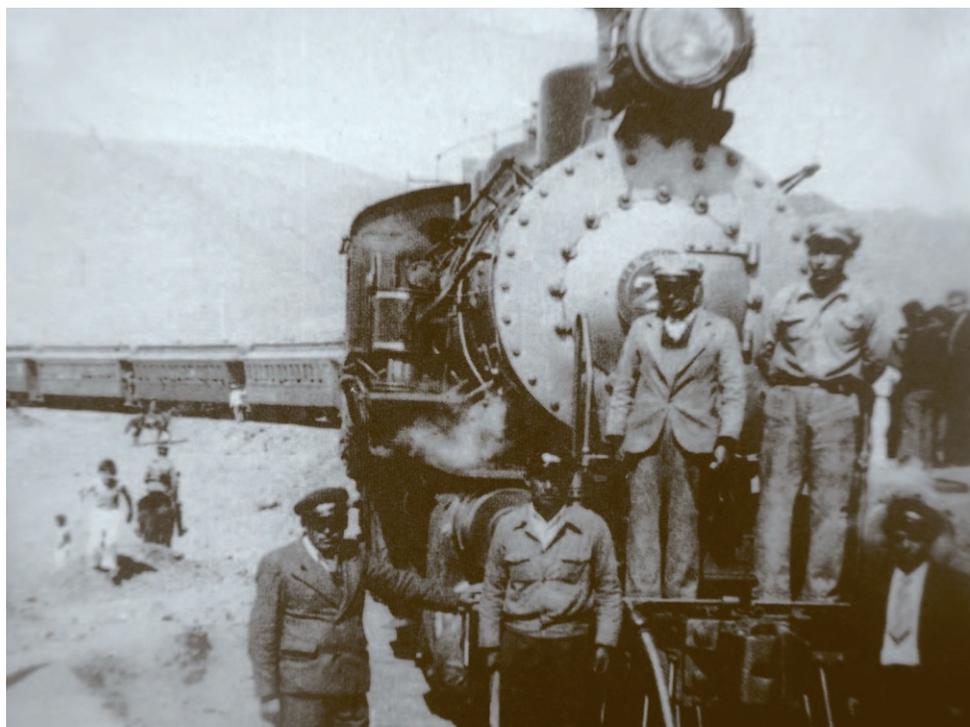
FERROCARRIL DE ARICA A LA PAZ



## GRAN ESCUELA Y FAMILIA FERROVIARIA

El ferrocarril fue una gran escuela y familia para todos aquellos y aquellas que trabajaron o se vinculaban y que hicieron su vida en él. Fue una escuela porque la gran mayoría que ingresaba a trabajar lo hacía sin conocimientos y experiencia sobre locomotoras y rieles. Un trabajador ingresaba como aprendiz y a través de los años aprendía todos los oficios dentro de las secciones en que laboraba, por lo que el ascenso laboral estaba condicionado por los conocimientos que se adquiría y por la capacidad de demostrarlo. Junto a esta gran escuela era también una gran familia porque los nuevos trabajadores tenían padres y abuelos ferroviarios, eran tradiciones y generaciones que se mezclaban entre conocimientos y sentimientos. Esto se sumaba a que entre los mismos ferroviarios se creaban vínculos políticos parentales por cuanto se casaban y formaban familia entre compañeros de trabajos. Así había suegros, yernos y compadres entre los mismos ferroviarios, por lo que se podría considerar que el FCALP era prácticamente una gran empresa familiar.

La "Gran Escuela Ferroviaria" estaba compuesta por secciones que daban vida a este sistema ferroviario: Sección Maestranza, Sección Tracción, Sección Vías y Obras, Sección



Transportes. Sección Personal Bienestar, Sección Contabilidad; Sección Materiales y Almacenes. A esto se sumaban los servicios médicos, jurídicos y sociales.

Como es lógico pensar que dentro de una relación laboral - familiar tan particular del FCALP, existía una igual forma de identificarse y distinguirse entre ellos. Así surge la cultura del apodo en la cual todo y todos tenían un apodo, tanto a

nivel personal como de la sección a la que pertenecían: A los que laboraban en la Maestranza les decían "Los Tiznados", a los de la sección Vía y Obras "Los Carrunchos", a los de Tracción "Los Millonarios" y a los de Transporte "Los Palanqueros".

Otros aspectos muy particulares dentro de los ferroviarios del FCALP eran las bromas a los aprendices, las mentiras de los cuenteros y lo vincu-

lado a cierta afición al consumo de alcohol. Famosas entre las bromas son las realizadas a los aprendices de los talleres de fundición en la Maestranza en que se les solicitaba a estos la tarea de darle dureza a un martillo que debía colocar en un horno fundidor y tener mucho cuidado con que no se le pasara el tiempo porque el martillo se podía fundir. La broma consistía en que el martillo que se le entrega-

ba al aprendiz, era un martillo de plomo, entretanto a éste se le entretenía para que se despreocupara del martillo. Resultado, una vez que este procedía a revisarlo se daba cuenta que este se había fundido, cosa que lo hacía entrar en un estado de pánico cuando tenía que dar las explicaciones por su "incompetencia laboral".

Otra broma famosa ocurrió cuando un trabajador cansado por las continuas bromas que les hacían sus compañeros de trabajo por cierta desproporción entre su cabeza y el resto del cuerpo, reaccionó en una oportunidad sacando un cartucho de dinamita, de uso común en aquellos tiempos, encendiéndolo y lanzándose al medio del grupo de trabajadores, lo que generó un horror y estupor saltando y arrancando todos como pudieron. Resultado, el cartucho no explotó porque estaba vacío y la carcajada del dinamitero se escuchó hasta el Morro.

Respecto de cierta afición de los ferroviarios por el alcohol, se cuenta que los ferroviarios que trabajaban en la Estación Central se enfrentaban a un sector de "ley seca", es decir que no se permitía la venta y consumo de alcohol, cosa que era fiscalizado y controlado por los carabineros que estaban

destinados en el retén de Central. Para enfrentar este "problema" los ferroviarios se las ingeniaban yendo por las noches a comprar vino al sector de Molinos (sector que queda ubicado en el bajo del Valle de Lluta) en donde existían locales clandestinos que expendían alcohol. Para llegar al poblado tenían que bajar por un antiguo camino tropero con una fuerte pendiente de a lo menos 800 metros, el cual se presentaba como un verdadero suplicio al regresar cargado con una damajuana en cada mano. Así al regreso, a mitad del cerro se enfrentaban a la "Piedra de las Lamentaciones", una piedra con forma de asiento y en la que se lamentaban por que m...se me ocurrió bajar"



## HOY Y EL FUTURO

Desde el año 2005 dejó de operar el ferrocarril, explotado por privados en ese entonces, lo que fue una gran pérdida para la región en términos cuantitativos y cualitativos.

En el primer aspecto,



dejaron de llegar a través de esa vía, las cargas provenientes desde Bolivia, fenómeno que se había venido registrando desde varios años, que por diferentes causas se estaban desviando hacia los puertos de Matarani, Perú, y de Antofagasta principalmente. Algunas de las razones fueron la alta manutención de la vía férrea, la poca compe-

tividad del puerto en donde no se hacía inversiones orientadas a la modernización y eficiencia de éste. Otras razones fueron el uso en la preferencia de la carretera Arica a La Paz, por parte de camiones que no tienen que pagar por el uso de ésta, que en el fondo es un subsidio estatal, a diferencia del ferrocarril que tiene que pagar para mantener la vía férrea.

En términos cualitativos, las pérdidas fueron varias. La primera fue

mera fue

patrimonial, en términos sociales, culturales y económicos. Se había ido la empresa más significativa, en todos los sentidos, que había sido el gran motor de desarrollo a partir de la segunda década del siglo XX. Se debe indicar que en ese entonces el FCALP administraba y manejaba el Hotel Pacífico, el agua potable, la luz eléctrica y el puerto local.

La segunda fue que se había perdido la conectividad territorial entre muchos poblados desde la costa, valles, precordillera y altiplano (chileno y boliviano). En 1913 cuando se inauguraba el FCALP, también se terminaba de anexas el ferrocarril longitudinal en Chile, quedando conectado este desde Iquique hasta Puerto Montt, dejando fuera del trazado ferroviario a la ciudad de Arica.

### Incorporación de EPA

Hoy, sin embargo varios factores que fueron una de las causas de la paralización del FCALP, han cambiado. Quizá la más importante es la mo-

dernización del puerto de Arica en que a través de una empresa autónoma del Estado, la Empresa Portuaria Arica, EPA, creada en 1998, entregó el puerto en concesión a capitales privados. La incorporación de la empresa privada al Terminal Puerto Arica, TPA, significó la modernización del negocio de la transferencia de carga a través del uso de modernas tecnologías y mejoramiento en infraestructuras, lo que se ha traducido en una eficiencia que ha llevado al puerto de Arica a ser competitivo dentro de los puertos del norte de Chile y sur del Perú. En la gestión del año 2007, EPA tuvo como resultado una cifra histórica al lograrse una transferencia de carga de 1.528.725 toneladas de las cuales 1.000.597 corresponden a la mercadería que ingresa o sale a y desde Bolivia. Y respecto de los otros puertos de la región, el puerto de Arica concentra el 60% del total de la cargas bolivianas que salen vía Pacífico.

En la actualidad la Empresa Portuaria Arica se encuentra abocada a la re-habilitación de la vía férrea por mandato del gobierno, además de llamar en este año a una licitación internacional para la explotación comercial del Ferrocarril de Arica a La Paz, por lo que a fines de 2009 pueda ser posible ver nuevamente rodando los convoyes desde Arica hasta ciudad del Alto La Paz. Esa gran visión de considerar indispensable la complementación del sistema bimodal (camión-ferrocarril) en el sistema puerto-ferrocarril augura que, a través de un manejo eficiente de éste, se pueda alcanzar un mayor desarrollo de la región y una mejor integración en esta macro región andina.



# FERROCARRIL DE ARICA A LA PAZ



## COMPROMISO CON ARICA Y SU PATRIMONIO

En un emotivo acto realizado el pasado 13 de mayo, fecha en que se celebraban los 95 años de la creación del FCALP, y al que estaban invitadas diversas autoridades civiles y militares, el Secretario General de los Ferroviarios Jubilados, Luis Aguirre, hizo un recuento histórico de la historia del ferrocarril y en donde hizo un encendido discurso sobre la pérdida o desmantelamiento del patrimonio histórico del edificio del FCALP, de la Maestranza y de las estaciones y paraderos del sector chileno del ferrocarril.

En respuesta la primera autoridad regional, el Intendente, Luis Rocafull, que es también parte de esta gran familia ferroviaria, pues su abuelo y su padre fueron ferroviarios, le señaló que el edificio del FCALP, ya se encuentra en una gestión del gobierno regional, y pase a convertirse en un centro cultural que pueda ser utilizado por la comunidad. Y que respecto del funcionamiento del ferrocarril, sostuvo que por un expreso compromiso de la Presidenta de la República, Michelle Bachelet, éste entraría en funcionamien-

to a principios del año 2010.

Así, los ferroviarios, hoy, se levantan como la genuina expresión de identidad de la estirpe ariqueña. Inquebrantables e inagotables en su amor por su tierra, la misma que los vio nacer y los acogió. Ellos señalan el camino de esfuerzo y de lucha que se debe realizar para superar las difíciles instancias que hoy atraviesa la región, para entregar así, a las generaciones venideras, un futuro como el que ellos tuvieron que enfrentar en el siglo pasado.

## El "Alcalde de la Estación de Central"

Ernesto Aravena, llamado cariñosamente por sus amigos como el "Alcalde de la Estación de Central", desde el año 1997 cuida las dependencias del lugar, mantiene el aseo y riega los árboles frutales y plantas que han convertido a esta tradicional y recordada estación del FCALP en un pequeño oasis gracias a que tiene, según algunos, la mejor agua de la zona. Dicha estación fue vendida por la Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE, a una fundación privada de capitales franceses.



## Personajes destacados

La gran familia ferroviaria, a través de su historia siempre tuvo entre los suyos a diferentes personajes que se destacaron en distintas áreas del acontecer local y nacional. Entre los más conocidos podemos citar a:

### Diputado

Bernardino Guerra Cofré

### Alcalde

Adolfo Arenas Córdova

**Regidor** Juan Guillén Canales

**Regidor** Neftalí Villanueva

**Regidor** Gregorio Olivos

**Regidor** Pedro Espinoza

### Comandante Cuerpo de Bomberos de Arica,

Luis Zarzola

### Comandante Cuerpo de Bomberos de Arica,

Francisco Loredó

### Hijos Combatientes de la Guerra del Pacífico

Bernardino Guerra Aliaga

Libardo Leiva Salinas

Cristian Quinteros

Abraham Quinteros

### Dirigentes Gremiales

Juan Pena

Celestino Portugal

Oscar Guillermo Flores

José Segundo Rivera

Arturo Molina Tappani

Armando Donoso

### Deportistas

Guillermo Manríquez

Samuel Contreras

Sigifredo Van Lamoén

Luis Ibarra Maldonado

Luis Aros Álvarez

Oscar Sotomayor Rueda

Nicolás Pepe

Mario Alfaro

Antonio Figueroa

José Gino Contreras

Bernardino Benítez

Humberto Collao

Guillermo de la Fuente

Luis Valdivia

Arturo Villalón

José Bernal

### Dirigentes Deportivos

Isidoro Caqueo

Luis Bravo Molina

Esteban Richards

Armando Puente

Lino Tapia

Natalio Ríos

Francisco Cornejo

Luis Aguirre Guerra

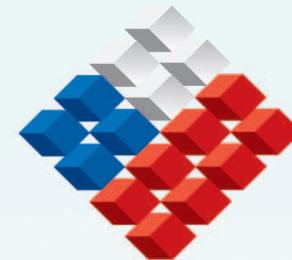


En el 95° Aniversario del Ferrocarril Arica La Paz, adherimos al anhelo de su reactivación, como pilar de nuestra zona.



**DIRECTOR:** Reinaldo Neira Ruiz **REPRESENTANTE LEGAL:** Carlos Rodríguez Pérez  
**DOMICILIO:** San Marcos 580 **EDICIÓN PERIODÍSTICA Y FOTOGRAFÍA:** Rodrigo Pino Vargas  
**DISEÑO:** Unidad de Diseño Gráfico (UDG)- La Estrella de Arica  
**EDITA E IMPRIME:** Empresa Periodística El Norte S.A., Arica **domingo 18 de mayo de 2008**

Máximo Lira 389 / Arica ☎ 56 58 202000 🌐 www.tpa.cl @ tpa@tpa.cl



GOBIERNO DE CHILE  
GOBIERNO REGIONAL DE  
ARICA Y PARINACOTA



**E**l Ferrocarril de Arica a La Paz (FCALP) es uno de nuestros mayores referentes de historia, tradiciones y cultura, pero a la vez es un ícono del desarrollo que proyectamos para la región de Arica y Parinacota como plataforma de servicios, gracias al trabajo que como Gobierno desarrollamos para rehabilitar la vía férrea que permitirá nuevamente el funcionamiento del tren internacional con miras al Bicentenario de la República.

La conmemoración de los 95 años de la inauguración del ferrocarril nos recuerda la herencia que poseemos muchos hijos de esta tierra, quienes anhelamos que este tren vuelva a ser un pilar fundamental de desarrollo y hermandad entre Bolivia y Chile.

Pero no sólo rehabilitaremos la vía férrea, sino que como Gobierno rescataremos la antigua estación del ferrocarril que tiene un valor patrimonial histórico incalculable, remodelándola y convirtiéndola en un Museo Regional, para expresar a través de sus salas la historia de Arica y Parinacota.

Vayan mis afectuosos saludos a todos quienes han sido parte de esta historia. Al mismo tiempo, los invito a apoyarnos en materializar estos proyectos que nos beneficiarán a todos y que marcarán nuevamente la historia de nuestra capital regional.

**Luis Rocafull López**  
Intendente de Arica y Parinacota

