

APUNTES Y

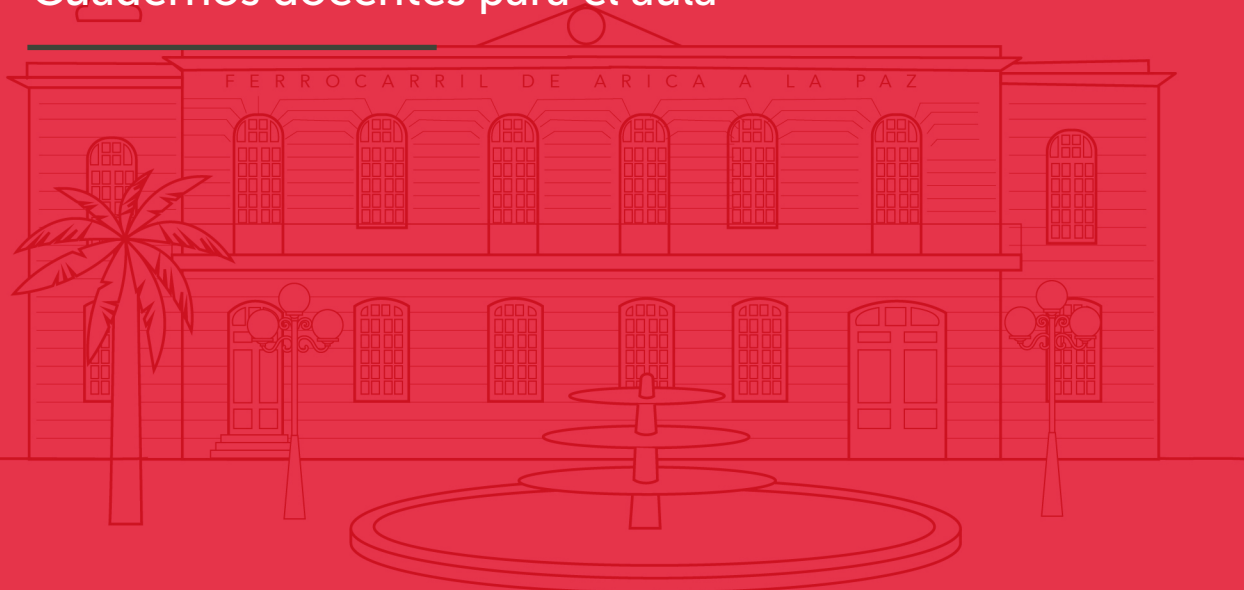
ACTIVIDADES

ESTACIÓN DE

FERROCARRILES

ARICA - LA PAZ

Cuadernos docentes para el aula



CMN CONSEJO DE
MONUMENTOS
NACIONALES DE CHILE

Programa social
de educación y difusión
de Monumentos Nacionales

Apuntes y actividades sobre “Estación Arica - La Paz”

Cuadernos docentes para el aula

Junio 2025

Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio

Carolina Arredondo Marzán

Subsecretaria de las Culturas y las Artes

Jimena Jara Quilodrán

Subsecretaria del Patrimonio Cultural

Presidenta del Consejo de Monumentos Nacionales

Carolina Pérez Dattari

Directora del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Vicepresidenta del Consejo de Monumentos Nacionales

Nélida Pozo Kudo

Secretario del Consejo de Monumentos Nacionales

Erwin Brevis Vergara

Justificación temática y metodológica

Este conjunto de “Apuntes y actividades sobre Monumentos Nacionales”, son parte de las herramientas del componente educación del Programa Social de “Educación y Difusión del Consejo de Monumentos Nacionales”, Estos documentos están dirigido a docentes para ser utilizados en ambientes formales y no formales de enseñanza, de cualquier condición y contexto social, con el fin de incentivar la realización de actividades sobre Monumentos Nacionales.

Las actividades diseñadas en estos apuntes y actividades fueron creadas para ser aplicadas por docentes de variadas asignaturas, entre los niveles de 1° a 5° básico, de 6 a 11 años aproximadamente, así como también mediadores de espacios educativos no formales.

El diseño de las actividades se basó en la priorización curricular 2023 a 2025, definida por el Ministerio de Educación, que indica aquellos objetivos imprescindibles para la reactivación educativa de los niñas y niños del país.

De esta manera, cada uno de los temas y objetivos de aprendizaje se relacionan con el quehacer del Consejo de Monumentos Nacionales y las diversas asignaturas como Historia, Ciencias Naturales, Artes Visuales, Lenguaje y Comunicaciones, Matemática y Tecnología.

Este material fue ideado para favorecer la integración de contenidos de forma intracurricular e intercurricular para que docentes dispongan de mayores opciones para complementar sus clases o desarrollar sus clases sobre o en patrimonio.

Metodología de trabajo

En primer lugar, la metodología utilizada en el diseño de las actividades estableció como base la priorización curricular definida por la Unidad de Currículum y Evaluación del Ministerio de Educación para los años 2020, 2021 y 2022, propuesta que busca priorizar aquellos objetivos considerados imprescindibles para continuar con el proceso formativo de los niños, niñas y jóvenes del país, en el contexto de pandemia ocasionada por COVID-19 (<https://www.ayudameduc.cl/ficha/priorizacion-curricular>).

De esta manera, cada uno de los temas que aborda este set de “Apuntes y actividades sobre monumentos nacionales” considera actividades para las asignaturas de Historia, Ciencias Naturales, Artes Visuales, Lenguaje y Comunicaciones, Matemática y Tecnología.

En segundo lugar, la metodología de trabajo favorece actividades parciales o totales de integración curricular de asignaturas para que el/la docente disponga de mayores opciones para complementar sus clases y mantener un hilo conductor, ya sea de manera presencial, sincrónica o asincrónica, de acuerdo a las condiciones sanitarias que amerite el contexto.

En tercer lugar, la selección de los Objetivos de Aprendizajes fue en relación directa a la labor realizada por el Consejo de Monumentos Nacionales, para dar a conocer el trabajo de la institución por medio de esta serie de “Apuntes y actividades sobre monumentos nacionales”.

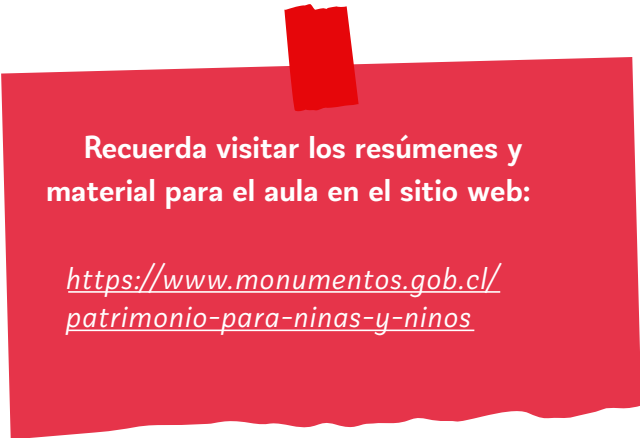
Apuntes de Estación de Ferrocarriles Arica - La Paz

Introducción

Arica y Parinacota es una región que se encuentra al extremo norte del país, que tiene como una de sus principales características compartir frontera con dos países: Perú y Bolivia.

Este territorio, anteriormente peruano, fue incorporado por Chile luego de la Guerra del Pacífico y el Tratado de Ancón firmado en 1883. Aunque sólo en 1929, tras el Tratado de Lima, el departamento de Arica pasó a ser definitivamente chileno.

Si bien ha pasado casi un siglo de este proceso histórico, la herencia fronteriza ha marcado la identidad y quehacer de esta región, condición que también se expresa en su riqueza patrimonial y diversidad de Monumentos Nacionales.

A red rectangular sticky note with a small red tab at the top center. The text is white and centered on the note.

Recuerda visitar los resúmenes y material para el aula en el sitio web:

<https://www.monumentos.gob.cl/patrimonio-para-ninas-y-ninos>

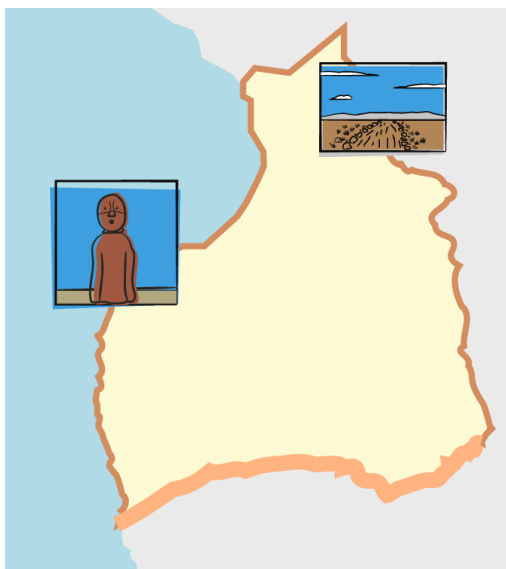
Monumentos Nacionales Región de Arica y Parinacota

A nivel regional, Arica y Parinacota cuenta con múltiples Monumentos Nacionales, entre los que destaca su relevante patrimonio arqueológico. Por ejemplo, se encuentran tres lugares que son testimonio del “Asentamiento y Momificación Artificial de la Cultura Chinchorro”, sociedad de pescadores, cazadores y recolectores que habitaron la costa hace más de 7.000 años, constituyéndose hasta ahora como el grupo humano que practicó la momificación artificial más antigua del mundo, característica que los hace ser a la fecha uno de los siete Sitios del Patrimonio Mundial (SPM) que posee Chile.

Además, en el altiplano se ubica el tambo de Zapahuira junto a otros vestigios del Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan, una extensa red de caminos utilizada por comunidades andinas, reconocida como un itinerario cultural transnacional, inscrito por Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Argentina y Chile como Sitio de Patrimonio Mundial.

Asentamiento y momificación artificial de la cultura chinchorro

Faldeos Morro de Arica, Colón 10 y Desembocadura de Camarones.



Qhapaq Ñan Sistema vial andino

Socoroma y Zapahuira.

Mapa de carácter ilustrativo de los Sitios de patrimonio mundial presentes en la Región de Arica Y Parinacota.

A su vez, en esta región existe una variedad de pucarás declarados Monumentos Nacionales, sistema de fortificaciones representativas de culturas andinas, como por ejemplo el de Lupica, Copaquilla, Calacruz, Saxamar, Huaihuarani e Incahullo. También sobresalen múltiples geoglifos, grandes figuras trazadas con piedras en laderas de los cerros o terrenos planos, como el de Lluta, de Chiza y La Tropilla.



Pucará de Huaihuarani,CMN.

Con el patrimonio arqueológico conviven con una gran cantidad de iglesias altiplánicas, representativas del proceso de evangelización y mestizaje cultural de la zona andina, emplazadas en poblados ubicados en los valles y quebradas precordilleranas del altiplano. Gracias a sus valores culturales, históricos, arquitectónicos y artísticos, se encuentran en la lista tentativa que tiene Chile para incorporarlas como SPM.



Iglesia de San Andrés Apóstol de Pachama, CMN.

Otro de los elementos patrimoniales que destacan a nivel regional y particularmente en Arica, son los vestigios que dejó la Guerra del Pacífico. Por ejemplo, el Monumento Histórico Morro de Arica es testigo de una de las hazañas más relevantes del conflicto bélico, donde las tropas chilenas pudieron conquistar la ciudad a partir de la toma de este cerro costero, operación militar muy compleja y que es recordada por el arrojo y valor demostrado tanto por los soldados peruanos como por los chilenos.

El triunfo de Chile generó importantes cambios en el territorio, no solo a nivel de fronteras, sino que también con obras y edificaciones comprometidas en los tratados firmados entre las naciones participantes del conflicto. Uno de ellos, fue el Tratado de Paz, Amistad y Comercio de 1904 entre Chile y Bolivia, el que tenía como objetivo fortalecer las relaciones diplomáticas y comerciales entre ambos países a través de la construcción de un ferrocarril que conectará la costa del océano pacífico, específicamente el puerto de Arica, con La Paz, capital de Bolivia.

Ferrocarril Arica - La Paz (FCALP)

Siguiendo lo establecido en el Tratado, el proceso de construcción de la línea férrea estuvo a cargo del estado chileno e implicó un tremendo desafío, dado que tuvo que conectar a través de una vía de 440 kilómetros de extensión, la cota cero del océano con los más de 4.000 metros de altura del altiplano, atravesando con puentes y túneles variadas zonas geográficas.

Fue el 13 de mayo de 1913 que el tren comenzó a operar bajo una gestión chilena, atravesando catorce estaciones entre Arica y El Alto de la Paz. Según lo dispuesto por el acuerdo, tras 15 años de administración unilateral, en 1928 cada estado comenzó a hacerse cargo del tramo ferroviario emplazado en su respectivo territorio.



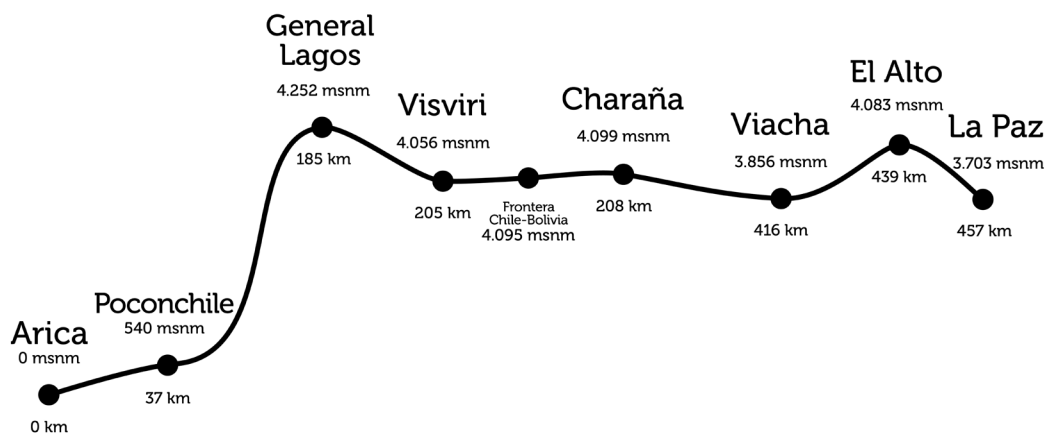
Trazado de la línea férrea Arica - La Paz. Mapa de carácter ilustrativo.

Sin duda, el ferrocarril se transformó en el principal medio de transporte para las exportaciones tanto de los productos agrícolas de los valles aledaños, como la producción minera de la zona altiplánica boliviana, la cual estaba libre de aranceles.

Además, el tren por décadas fue la principal conexión de pasajeros entre Arica y La Paz, junto con unir a múltiples poblados y sus estaciones intermedias con los centros urbanos.

A inicios del siglo XXI la actividad ferroviaria se vio interrumpida por la destrucción de puentes debido a una crecida extraordinaria del Río Lluta producto de unas lluvias estivales extraordinariamente intensas.

Cabe señalar, que para esa fecha el transporte principalmente de carga había disminuido considerablemente por la total pavimentación de la ruta internacional y el auge del sistema camionero. El transporte público de pasajeros se suspendió desde 1996.



Distancias y alturas sobre el nivel del mar de la línea férrea Datos de Revista en Viaje N° 210 página 44

Actualmente el sistema funciona de forma separada entre ambos países, con diferentes itinerarios y maquinarias ferroviarias, destacando en territorio chileno servicios ocasionales como: “Tren Chinchorro-Poconchile”, “Tren Turístico Arica-Central” y “Tren Arica - Hacienda Eco-Truly”, todos estos servicios son administrados por la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), y buscan dar a conocer la herencia cultural, historia y paisajes del Valle del Lluta.

Históricamente en el sistema ferroviario ha predominado la presencia masculina en su personal profesional, técnicos, obreros y operarios. Si bien las mujeres también han ejercido labores remuneradas, por lo general estuvieron asociadas exclusivamente a quehaceres que tradicionalmente han sido establecidos como labores femeninas. Por ejemplo, en un inicio destacaron en el oficio de telegrafista, para posteriormente sumarse en cargos como secretarías, contadoras y boleteras.

A mediados del siglo pasado, se incorporaron en la labor de atención de pasajeros. Fue recién en el siglo XXI, que las mujeres aparecen en funciones que eran propiamente masculinas, como áreas de relaciones públicas, ingenieras, maquinistas y controladoras de tráfico.

Fuente: Amaya Pavez Lizarraga. Mujeres en ferrocarriles de Chile: omisión en un gran relato. Mirada Ferroviaria, número 48, Julio-diciembre 2023 Publicado en: https://mfdesa.cultura.gob.mx/revista_digital/numero/48/articulo/mujeres-en-ferrocarriles-de-chile-omision-en-un-gran-relato

Monumento Histórico Estación Ferrocarril Arica y La Paz

Uno de los principales hitos patrimoniales del FCALP es su estación inicial ubicada en la ciudad de Arica, en un entorno patrimonial y urbano de gran valor. Entre los edificios y bienes patrimoniales colindantes destacan la Ex Aduana (inmueble construido en los talleres de Gustavo Eiffel), el edificio de la Gobernación Marítima y la locomotora Alemana Alt Esslingen,

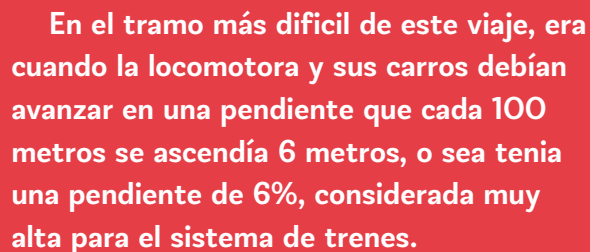
La Esslingen por décadas utilizó un mecanismo de tracción y frenado adicional para superar el tramo más difícil del recorrido, entre las estaciones Central y Puquios, con un tercer riel dentado, conocido como cremallera, la locomotora se enganchaba a la vía, proporcionándole la fuerza necesaria para ascender las cuestas y de frenado seguro para controlar la velocidad durante la bajada. Hoy la locomotora se encuentra próxima a la Estación, ubicada en el espacio público para disfrute de los ciudadanos.



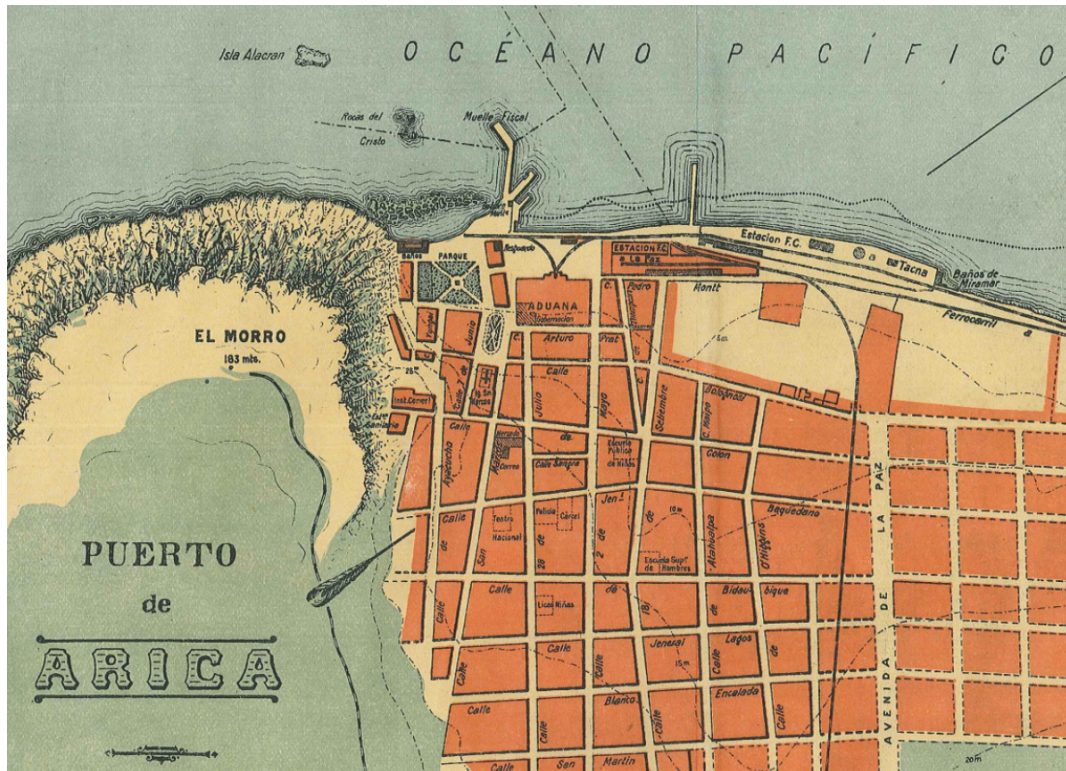
Ilustración de la locomotora Alt Esslingen, CMN.

La inauguración de la línea férrea fue un hito en las relaciones bilaterales entre ambos países y contó con la asistencia de los presidentes don Ramón Barros Luco de Chile y don Eleodoro Villazán de Bolivia. En el discurso de apertura, se señaló lo siguiente:

“Si la terminación de una línea férrea es siempre causa de satisfacción por los beneficios que trae consigo, acortando las distancia i estimulando las industrias con el intercambio del comercio i fácil acarreo de los productos, con cuánta mayor razón debemos hoi felicitarnos de ver concluida esta obra, que a la vez que importa el cumplimiento de un tratado, abrirá nuevos horizontes, tanto desde el punto de vista material como político, para los dos pueblos que conciertan sus anhelos de prosperidad en el ancho campo del trabajo, en el que ejercitan sus relevantes condiciones de capacidad, enerjía i perseverancia (...) Un ferrocarril no es solamente la via expedita i rápida de las comunicaciones de la industria i del comercio; es también el mas poderoso factor de civilización i de paz. Invencible elemento de progreso que atraviesa fronteras, armoniza intereses i vincula a todos los pueblos al común deseo de prosperidad i desarrollo”.



En el tramo más difícil de este viaje, era cuando la locomotora y sus carros debían avanzar en una pendiente que cada 100 metros se ascendía 6 metros, o sea tenía una pendiente de 6%, considerada muy alta para el sistema de trenes.



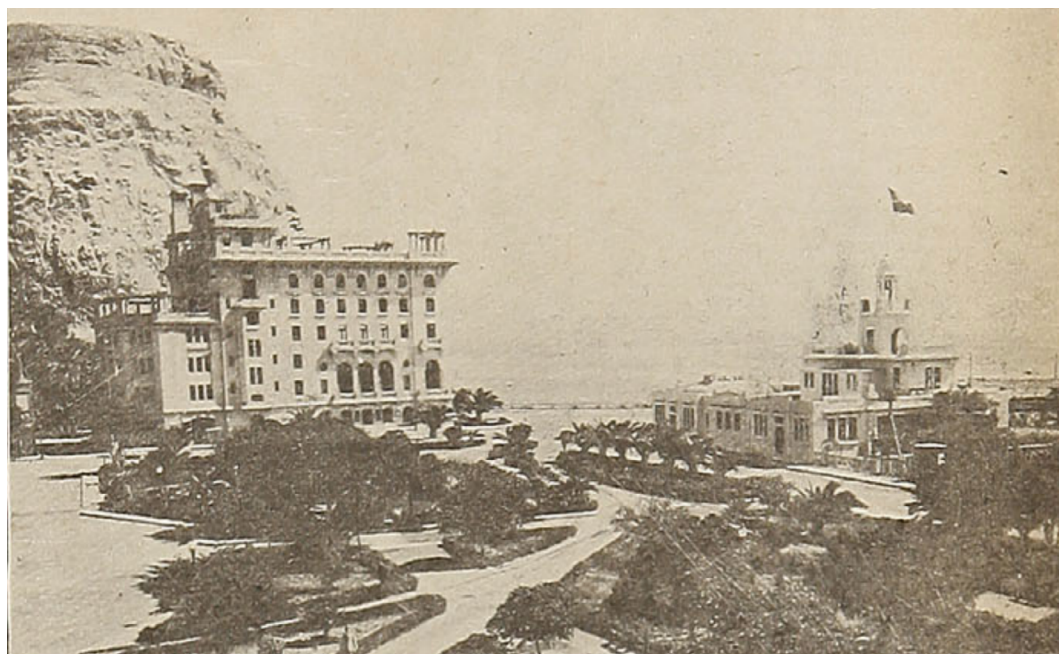
Extracto del plano de Arica de 1923, donde se aprecia la ubicación estratégica de la Estación “A La Paz”, autor Nicanor Boloña.

La ubicación de la principal estación fue engorrosa debido a la falta de terrenos y a los procesos de expropiación. Además se debía encontrar un lugar que fuera seguro, ya que la estación de ferrocarriles y la maestranza del Ferrocarril Arica-Tacna que estaban a pocos metros de la línea costera, fueron completamente destruidos por los tsunamis de 1868 y 1877.

Igualmente se requería un espacio próximo a la Aduana y al entonces muelle de Arica, que años más tarde se transformaría en puerto, ya que se entiende esta construcción como parte de un sistema donde este ferrocarril servía tanto para uso de pasajeros y de carga.

La edificación de la estación por encargo de EFE, fue realizada por la firma inglesa “Sociedad Sir John Jackson (Chile) Ltda.”, quienes una vez terminada la obra, dejaron de regalo para la ciudad una pila ornamental en la plaza Colón, la cual hasta el día de hoy se encuentra en funcionamiento.

Al flamante nuevo edificio, se le sumó la construcción de otra estación denominada Chinchorro, que en ese entonces quedaba a las afueras de la ciudad, y de una maestranza ubicada en el mismo sector, que servía principalmente para la mantención y reparación del material rodante, además de la instalación de las casas de los empleados del ferrocarril.



Fotografía del Antigu Hotel de Arica, que se encontraba al frente de la Estación Arica - La Paz. (Revista en Viaje, 1951)



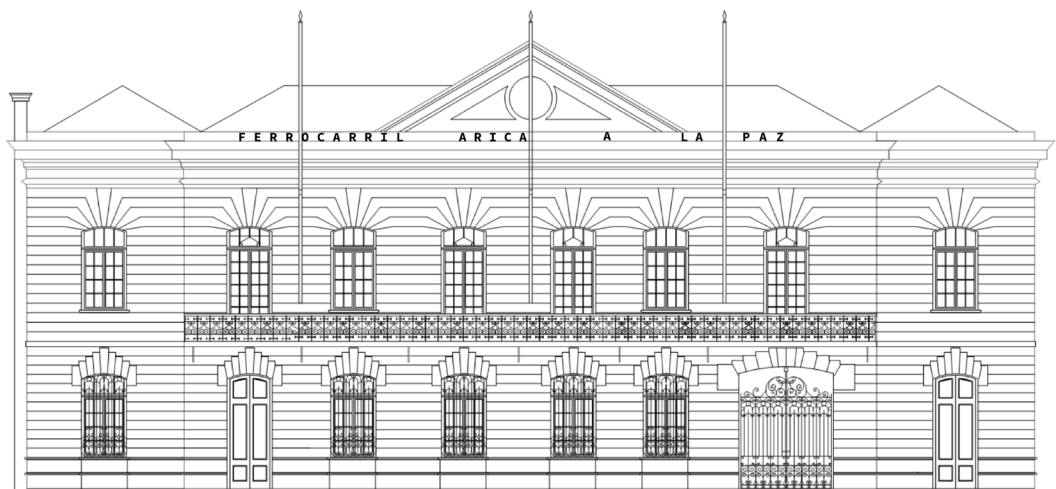
Arriba: Estación del ferrocarril de Arica a la Paz, [fotografía] Sala Medina. . Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile <https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/635/w3-article-315613.html>

Abajo: Frontis actual Monumento Nacional Estación de Ferrocarriles Arica-La Paz, CMN.

En total el conjunto de la Estación cuenta con una superficie aproximada de 1.727 m² construidos, compuesta por un volumen central correspondiente a la fachada principal, que posee un acceso en forma de galería a un patio que le otorga ventilación e iluminación.

En cuanto a su arquitectura, el edificio es representativo de la época y tiene un estilo neoclásico, donde sobresalen sus trabajos de forja en acero en elementos arquitectónicos como barandas, lámparas, mobiliario y objetos decorativos.

Al igual que otras grandes estaciones, en su fachada principal se incorporó un reloj que no sólo cumplió el rol de temporizar el funcionamiento ferroviario, sino que además se convirtió en el referente temporal de la ciudad.



Elevación del frontis Monumento Nacional Estación de Ferrocarriles Arica-La Paz, MOP.

Los muros de piedra del edificio, utilizados para su base y estructura, fueron muy probablemente traídos de una cantera boliviana llamada Comanche. Esta característica es muy representativa, ya que existen pocas edificaciones de dos pisos con este tipo de construcción.

En el interior del recinto se encuentra un andén de estructura de madera y acero, el que destaca por su trabajo decorativo, acompañado de un patio rodeado de grandes especies arbóreas. Además, posee un gran galpón destinado a almacenamiento y bodegas. Por último, cuenta con una plazoleta de acceso que es un importante espacio público de la ciudad que dialoga con la fachada principal.



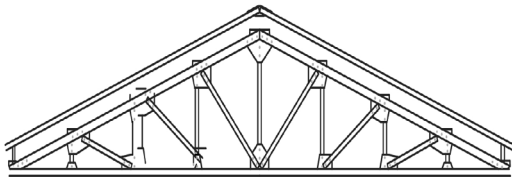
Interior de la Estación, CMN.

Andenes de la Estación, CMN.

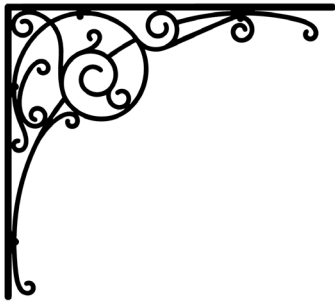
Principales materialidades



Mampostería en piedra, la cual fue recubierta por estuco ornamental.



Techumbres de estructuras metálicas.



Soportes de fierro forjado de andenes de la estación.



Uso de diferentes maderas (roble pellín, raulí o pino americano) tanto para estructuras como terminaciones.

Sin duda, la construcción de la estación promovió un ostensible mejoramiento urbano del sector, dado que influyó directamente en la inauguración de calles, fortalecimiento del comercio local y la habilitación de nuevos espacios públicos para la ciudad.

A partir del decaimiento generalizado del ferrocarril en Chile, desde la segunda mitad del siglo XX y específicamente durante la dictadura civil militar 1973 - 1990, hizo que una parte importante de la infraestructura y equipamiento del sistema ferroviario se transformara o simplemente haya quedado en desuso, es así como en 1982 dejó de funcionar el tren como transporte de pasajeros, por ello la Estación ya no cumplía el uso por el cual se había construido. Por ello, en 1987 se inauguró en su interior un Museo Ferroviario, espacio dedicado a exhibir máquinas, locomotoras y andenes del antiguo recinto.

En 1988 la Empresa de Ferrocarriles del Estado comenzó a enajenar numerosos inmuebles, y en los planes de venta estaba la Estación, así para evitar su pérdida se declaró Monumento Nacional en 1990, reconociendo su relevancia tanto histórica como arquitectónica.

Posteriormente, en el año 2009, el Gobierno Regional compró el inmueble a EFE para así desarrollar un proyecto que busca dotar a la ciudad de una Biblioteca Regional, que además contemplaría la construcción de dos nuevos edificios, una cafetería y un auditorio con capacidad para 180 personas, con el fin de brindar acceso a la lectura, la cultura y la entretenimiento, además de promover el resguardo de la memoria histórica regional.

Bibliografía

Alberto Decombe Echazarreta, 1913. Historia del ferrocarril de Arica a la Paz. Santiago. Publicado en: <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-71963.html>

EFE, 1951. Ferrocarriles Internacionales. Revista en Viaje, 1951 <https://www.patrimoniocultural.gob.cl/noticias/firman-traspaso-de-edificio-del-ex-ferrocarril-arica-la-paz-para-construir-futura>

EFE, 2024. Arica La Paz inaugura recuperación patrimonial de Estación Chinchorro. Publicado en: <https://www.efe.cl/category/ferrocarril-arica-la-paz/>

José Miguel Pozo, 2012. El Ferrocarril Arica-La Paz: Instrumento de integración de Bolivia al Mundo. Publicado en: <https://iei.uchile.cl/noticias/85034/ferrocarril-arica-la-paz-instrumento-de-integracion-de-bolivia->

Lugares de Ciencia (Sitio Web), Sin Fecha. 1913: La Estación Arica - La Paz. Publicado en: <https://lugaresdeciencia.cl/2023/09/23/estacion-del-ferrocarril-de-arica-la-paz/>

Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, 2024. Firman traspaso de edificio del Ex Ferrocarril Arica-La Paz para construir futura Biblioteca Regional. 2024. Publicado en: <https://www.cultura.gob.cl/actualidad/firman-traspaso-de-edificio-del-ex-ferrocarril-arica-la-paz-para-construir-futura-biblioteca-regional/>

Ministerio de Obras Públicas, 2018. Documentos Licitación : Rehabilitación y restauración biblioteca regional de Arica ex estación ferroviaria Arica-La Paz. Publicado en: <http://www.mercadopublico.cl/Procurement/Modules/RFB/DetailsAcquisition.aspx?qs=qriN9ULsnAlls4j6ewgpXw==>

Ministerio de Obras Públicas y TANDEM, 2019. Informe de Análisis Territorial y/o urbano, Análisis de la Historia Constructiva del Bien, y Análisis Arquitectónico Etapa II.

Actividad: Mi viaje imaginado entre Arica y La Paz

Asignaturas asociadas	Lenguaje y comunicación - Historia y Geografía.
Objetivo	Describir las características geográficas del altiplano, a través de la escritura de una carta.
Materiales	Hoja de papel o block; Lápiz mina o portamina y Lápices de colores y/o marcadores.

Antes de comenzar, ordena los materiales con los que trabajarás y revisa imágenes que presente el docente o hayas investigado sobre el ferrocarril Arica-La Paz. Luego, imagina que vas en el tren recorriendo esos paisajes, para ayudar a esto, intenta responder las siguientes preguntas:

¿Conoces el norte del país o parte del desierto de Atacama? ¿Qué parte del país?

¿Has recorrido un paisaje como el de las fotos? ¿Qué crees o cuáles fueron tus sensaciones?

¿Has viajado alguna vez en tren? También puede ser metro, ramal o ferrobús

¿Qué sensaciones recuerdas de ese viaje?

Después de ello, planifica qué te gustaría contar de ese viaje imaginado en tren y a quién se lo contarías.

Para el desarrollo de la actividad, debes escribir en la hoja traída, una carta como si estuvieras dentro del tren, usando palabras y expresiones de cómo te sentías ¿cómo crees que eran los vagones? ¿Qué personas lo abordaban?.

A continuación, debes describir el paisaje utilizando vocabulario propio del entorno, por ejemplo, altiplano, cordillera, cultura andina, desértico, entre otros.



Recuerda que una carta tiene la siguiente estructura

Inicio: Aquí va el saludo y presentación

Desarrollo: Este es el cuerpo del mensaje. Describes lo que ves, lo que sientes, lo que aprendes, a quién conoces, qué lugares observas (de manera imaginada)

Final: En esta parte se indica una despedida afectuosa y firma.

Después de escribir las cartas, el o la profesora puede pedir que lean sus cartas o exponerlas en una parte de la sala o el establecimiento:

Al finalizar la actividad, reflexiona y responde las siguientes preguntas.

¿Qué opinas de los viajes en tren?

¿Qué aprendiste sobre el recorrido del tren? ¿Por qué crees que se protege la estación?

¿Cómo te sentiste escribiendo desde una experiencia imaginaria?

¿Qué partes de la carta fueron más fáciles o difíciles de escribir?

Apuntes y actividades sobre “Estación de Ferrocarril Arica y La Paz”

Cuadernos docentes para el aula

Junio 2025

Programa Social de educación y Difusión de Monumentos Nacionales

Encargada de área: María José Moraga

Dirección editorial: Sebastian Perez Lizana

Desarrollo de contenidos: Nicolás Aguayo Alegría y Eduardo Alvarado Carvajal

Colaboración: Álvaro Romero Guevara

Ilustraciones: Barbara Oettinger Searle

Consejo de Monumentos Nacionales

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio



CMN CONSEJO DE
MONUMENTOS
NACIONALES DE CHILE

Programa social
de educación y difusión
de Monumentos Nacionales

