

47

REGISTRO DE UNA COLECCIÓN ARQUEOLÓGICO-INDUSTRIAL EN GUATEMALA: EL CASO DEL FERROCARRIL

*Bertila Bailey
Yvonne Putzeys
Rubén Larios*

Es el Siglo XIX, "el Siglo del Ferrocarril", todos los pueblos de la Tierra que se decían civilizados tendían rieles y se enorgullecían con los caminos de hierro, un pueblo que no contaba con la infraestructura ferroviaria era considerado incivilizado, esto aunado a las necesidades de materia prima y de mercados de la revolución de 1871, que encabezara el General Justo Rufino Barrios en Guatemala, generaron cambios estructurales fundamentales en el país.

El gobierno Liberal establecido después de la segunda mitad del Siglo XIX, tenía como ideología dominante que el progreso nacional exigía no solamente un constitucionalismo político, sino la transformación de la vida material para obtener lo más rápidamente posible, las características visibles de la civilización euro-norteamericana, como los ferrocarriles, producción industrial, industrias de exportación, etc.

El inadecuado sistema de transporte de Guatemala presentaba un gran obstáculo para el desarrollo de las exportaciones de café. En 1871, los caminos transitables continuaban siendo esencialmente los de la época colonial. Antes que apareciera el ferrocarril en nuestro país, el medio de transporte de mercancías y pasajeros, eran las caravanas de diligencias de caballos y las recuas de mulas.

A la América Latina llegaron los primeros impulsos ferroviarios hasta 1865, las primeras vías se tendieron en Argentina, Panamá y México.

Guatemala no se podía quedar atrás, y con el triunfo de la revolución del "71", los liberales comenzaron las primeras obras ferroviarias en el país, ya que el ferrocarril ideológicamente constituía el emblema de progreso y la llave del sistema de transporte de una nación moderna, por lo que se consideró de urgencia nacional que se construyera en nuestro país tal medio de transporte. Así, en abril de 1872, cuando aún se encontraba en proceso de organización, el Ministerio de Fomento contrató a William F. Kelly para que construyera una línea férrea del puerto de San José a la Capital, pero el contrato no tuvo inmediata ejecución, la mala reputación de William F. Kelly anuló los esfuerzos para reunir capital en Europa.

Convencido de que la línea férrea era vital para el progreso de la Nación, el Ministerio de Fomento costó un estudio preliminar de la ruta y continuó buscando una posible fuente de financiamiento. El 7 de abril de 1877, el gobierno firmó otro contrato con William Nanne y Luis Schlesinger, representantes de un grupo de capitalistas de California, quienes acordaron construir un ferrocarril entre San José y Escuintla. Una segunda compañía contrató la conexión entre Champerico y Retalhuleu, las cuales eran líneas privadas que produjeron grandes beneficios a los inversionistas extranjeros.

El 13 de julio de 1880, William Nanne firmó otro convenio para construir la línea férrea para la Capital, esta llegó hasta Amatitlán en el año de 1882 y finalmente, luego de serios trabajos de infraestructura por la dificultad del terreno, hasta la Ciudad Capital.

La entrada de la primera locomotora a la Ciudad de Guatemala fue el día 19 de julio de 1884 (natalicio del General Barrios) y fue celebrada con una gran fiesta popular. Según crónicas de la época: *"La maquina se detuvo lentamente y en un carricoche descubierto venía el Presidente Barrios, con su comitiva de honor e invitados especiales, entre ellos los Presidentes de El Salvador y Honduras..."* (Artículo de Prensa Libre 1991 contenido en la Ficha de Registro). Otra fuente hace ver que el General Barrios al entrar la locomotora venía al lado del maquinista. La inauguración oficial fue el 15 de septiembre de 1884, el día en que se celebraba un aniversario más de la Independencia Patria. Con la llegada del ferrocarril, la ciudad quedó unida con el Océano Pacífico.

El aumento de producción y el gran tráfico de viajeros, hizo ver muy pronto la necesidad de construir algunos ramales que comunicaran la línea principal con las zonas más fértiles y productivas de la zona costera del Sur. En el año de 1893 se firmó el contrato por medio del cual se construiría el ramal que saliendo de Santa María llegara hasta Patulul, esta línea se puso al servicio del público el 15 de septiembre de 1897, pero no fue sino hasta el Gobierno del Licenciado Manuel Estrada Cabrera, que se suscribió un nuevo contrato, el 1 de enero de 1901, para que se comenzara el tendido de la línea férrea entre Patulul y Mazatenango. El 21 de noviembre de 1903, el Presidente de la República Lic. Estrada Cabrera ponía en la ciudad de Mazatenango el último clavo de la línea férrea, que a su vez, en esa fecha se unía con la del Ferrocarril Occidental enlazando a Mazatenango con el Puerto de Champerico.

Entre los ideales de Barrios, no estaba solo crear el ferrocarril del Pacífico, sino unir la Ciudad al Océano Atlántico, quedando unido todo el país, por medio de un tren interoceánico. Así en el año de 1883, el Presidente Barrios anunció el proyecto de una suscripción popular obligatoria a fin de establecer el ferrocarril Nacional del Norte. Cada ciudadano que ganase ocho pesos o más al mes, debería comprar una acción de cuarenta pesos en la Empresa, a pagarse a un peso por trimestre durante diez años. Observando el ejemplo de Barrios, extranjeros prominentes, no sujetos a la suscripción y guatemaltecos ricos se adelantaron a prometer participaciones extras, aunque manifestaron poca prisa en pagarlos. Así, en el año de 1883 se inicia la construcción del Ferrocarril del Norte, con inversión aportada por la población guatemalteca (McCreery 1969). En la primavera de 1885, la nueva línea apenas había avanzado cuatro millas hacia el interior, en esta fecha los fondos reunidos fueron desviados hacia preparativos militares. Cuando Barrios murió en la invasión de El Salvador, lo que quedaba del dinero del Ferrocarril del Norte desapareció en los bolsillos de políticos liberales que huyeron del país.

En 1898, la construcción de la línea férrea llegó hasta la aldea El Rancho del municipio de San Agustín Acasaguastlán, siendo Presidente de la República el General José María Reyna Barrios.

En el año de 1904, un representante de Mynor C. Keith, fue enviado por éste a Guatemala para plantearle al régimen de Estrada Cabrera, un proyecto tendiente a terminar de construir el último tramo de la vía del ferrocarril del Norte, tuvo éxito completo. Se celebró entonces un convenio por medio del cual el Gobierno, en consideración de la oferta de Keith de concluir la vía férrea, le concedía la construcción con título de propiedad a nombre de su empresa, del último tercio de Guatemala a Puerto Barrios y le regalaba los otros dos ya construidos, el muelle de Puerto Barrios, todo el material rodante existente, las bodegas del ferrocarril, una franja de playa de una milla 500 yardas de ancho a cada lado del muelle, 170,000 acres de las mejores tierras agrícolas de la región, a ser escogidas por la empresa de Keith. Los beneficios para Guatemala en el contrato eran que al final de 99 años, la empresa quedaba obligada a devolverle al gobierno de Guatemala lo que el gobierno no le había regalado, más un tercio de la línea, a un precio que se fijaría por arbitrios. Así en el año de 1904, Mynor C. Keith y otros consorcios de la "United Fruit Company" (UFCO), fundaron en New Jersey, la "Guatemala Railway Company" como sociedad anónima independiente.

Hasta que el 9 de abril de 1912, cambió su nombre original por "International Railway of Central America" (IRCA), ese mismo año, celebró contrato con la "Guatemala Central Railway Company" (Ferrocarril Central) por medio del cual esta compañía le cedió todas las líneas con todas sus

prerrogativas (De León Aragón 1950:60). Posteriormente, el monopolio de las comunicaciones que tenía la IRCA, se extendió aún más, comprándole sus derechos a otra compañía concesionaria en Guatemala, y fue el Ferrocarril del Sur, llegando de esta forma, a ser la única propietaria de las principales vías férreas de Centroamérica.

Veinticinco años después de la llegada de la primera locomotora del Sur, el 19 de enero de 1908, fue la fecha en la que se completó el sueño de Barrios, al ver los guatemaltecos el ingreso de la primera locomotora proveniente del norte, la que fuera recibida con gran regocijo popular. Dichas celebraciones tuvieron sus particularidades, algunos abuelos aún recuerdan que cuando vino el tren del norte, el Presidente Estrada Cabrera venía en la locomotora ondeando la bandera de la República y saludando a la gente que a lo largo de la línea férrea se apostó para verlo pasar. Además se acuñaron monedas conmemorativas y sobre la séptima avenida, desde la Plaza de Armas hasta la mansión presidencial, fueron colocados arcos por comerciantes, familias acomodadas, colegios y otras instituciones nacionales, hechos de materiales perecederos y con motivos específicos para conmemorar tan importante acontecimiento.

De esta forma, el ferrocarril, el vapor y el telégrafo, redujeron el tiempo y la distancia para dinamizar el progreso comercial y económico de Guatemala con el mundo. Con esto el país entró en la era de la revolución industrial.

El 27 de diciembre de 1968 se emite el Acuerdo Presidencial en el cual se expone: "*Los servicios públicos de transporte ferroviario, muellaje y demás operaciones portuarias, que estuvieron a cargo de la Empresa Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica, funcionarán en lo sucesivo, con el nombre de Ferrocarriles de Guatemala - FEGUA-*" (Solórzano 1977:211).

REGISTRO CULTURAL

El registro de los bienes históricos considerados patrimonio cultural de la Nación, de los ferrocarriles de Guatemala, se inició en el año de 1997 como una necesidad de proteger estos bienes ante la inminente privatización de la Empresa en mención, misma que se dio al año siguiente, tomando el nombre de FERROVIAS.

Esta actividad se inició en la Estación Central, en donde se logró registrar un total de 1700 piezas, entre las que se puede contar con material rodante que va desde locomotoras de vapor de finales del siglo XIX y principios del XX, hasta las bicicletas *arañas* que eran utilizadas para realizar inspecciones en las líneas, pasando por los vagones desde los presidenciales (aún conservaban parte de la vajilla original utilizada), de primera clase, de segunda clase, de carga hasta los *cabús*. En lo referente a los talleres se registraron máquinas utilizadas para el ensamblaje de piezas a la locomotoras, para cortar metal y elaborar láminas utilizadas para los techos de los vagones que eran fabricados allí, máquinas de coser que se utilizaban en la tapicería de los sillones de los vagones de primera clase, hasta las fraguas para fundir metal.

En material de oficina se registraron escritorios, sillas giratorias, máquinas de escribir, ventiladores, calefactores, teléfonos de pared, teléfonos de escritorio (de acordeón). En la rama de la comunicación, se registraron plantas telefónicas, aparatos de telégrafos, cámaras de cine, radios y cámaras fotográficas. De equipo de Ingeniería y Topografía, se registraron entre otros teodolitos, niveles, estadales, cadenas y brújulas; además, se registró material utilizado por los *brequeros*, tales como lámparas de señales, las cuales se utilizaban de diferentes colores según la necesidad requerida, teléfonos portátiles (que consistían en un aparato telefónico que se introducía en una bolsa de cuero que llevaba al hombro el brequero y una vara extensible).

Además, se registró equipo de buceo consistente en escafandras y máscaras de oxígeno, que según información proporcionadas por personas mayores que trabajaron para la IRCA, fueron utilizados cuando se construyó el muelle del puerto de San José y el de Puerto Barrios; posteriormente, se utilizaron para hacer las reparaciones según el caso, también se registraron equipos de máscaras antigases, y muebles que no fueron recogidos por sus dueños en el tiempo establecido para ello por la IRCA, además se registró equipo utilizado por el personal administrativo de la IRCA, para su confort, tal

como lavadoras, vitrolas, receptores de radio, estufas, calentadores de agua, refrigeradoras, escupideras, ceniceros, etc. Y por supuesto, todo el equipo de oficinas como máquinas de escribir y sumadoras mecánicas (toda la evolución), engrapadoras, escritorios, sillas giratorias, papeleras, teléfonos de mesa, selladores, y toda clase de relojes, que van desde los relojes de péndulo y caja, para uso de las estaciones, hasta los de mesa y algunos de pulsera.

También se registró el edificio de la Estación Central, cuyas características principales se perdieron a raíz del incendio del año de 1995, de este edificio podemos decir que constituyó la terminal de la ruta del puerto de San José a Guatemala en 1884, posteriormente también se constituyó en la terminal de la ruta del ferrocarril del Norte o Interoceánica, la cual fuera inaugurada en 1908.

Originalmente, cuando se programó el registro, no se tenía idea de la cantidad de bienes históricos que se encontraban almacenados en las bodegas de este edificio que fue blanco de un voraz incendio dos años antes de programada la actividad, dato que también era desconocido por los mismos trabajadores de la Empresa.

CONSIDERACIONES FINALES

Resultaría demasiado extenso enumerar la cantidad de objetos que se registraron en las instalaciones de FEGUA, sin embargo, cabe resaltar el hecho de que la importancia del registro de esta colección radica en que el Ferrocarril en Guatemala generó un cambio enorme en la forma de vida de los guatemaltecos, al punto de llegar a tener un impacto grande tanto e nivel económico como político y social dentro del país.

En el ámbito económico e histórico se ha escrito bastante del tema de los ferrocarriles, pero el significado que realmente tiene en el ámbito arqueológico, como un indicador de cambio en la sociedad guatemalteca de finales del siglo XIX y principios del XX aún está oculto, esperando que los futuros arqueólogos y especialistas del tema contribuyan con sus trabajos enfatizados en este tema a conocer mejor los procesos históricos de esa época.

REFERENCIAS

De León Arango, Oscar

- 1950 *Los Contratos de la United Fruit Company y las Compañías Muelleras en Guatemala*. Editorial del Ministerio de Educación Pública, Guatemala.

ESPASA-CALPE

- 1927 *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*. Tomo XXX. España.

Instituto de Antropología e Historia

- 1977 Ficha de Registro de FEGUA. Departamento de Registro de Bienes Culturales, IDAEH, Guatemala.

McCreery, David Jameson

- 1969 *Developmental Aspects of the Construction of the Guatemala Northern Railroad: The First Attempt, 1879-1885*. Tesis Doctoral, Department of Latin American Studies, Tulane University, New Orleans.

Ministerio de Fomento

- 1877 *Contrato del Ferrocarril entre Guatemala y el Puerto de San José. Estudio de factibilidad y contrato de funcionamiento del ferrocarril entre Guatemala y el Puerto de San José en Escuintla*. Imprenta Nacional, Guatemala.

- 1904 *Contrato Acerca del Ferrocarril del Norte. Acuerdo y Decreto de Aprobación*. Impreso en la Tipografía Nacional, Guatemala.

Prieto, Alejandro y R. Piatkowski

- 1877 *Ideas generales sobre el Ferrocarril Interoceánico de Guatemala*. Imprenta Taracena e Hijos, Guatemala.

Solórzano F., Valentín

- 1977 *Evolución Económica de Guatemala*. Seminario de Integración Social Guatemalteca, Editorial José de Pineda Ibarra, Guatemala.

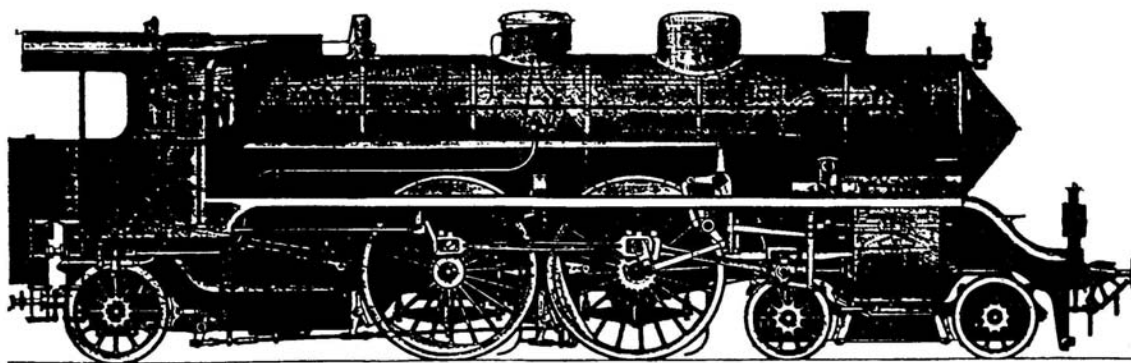
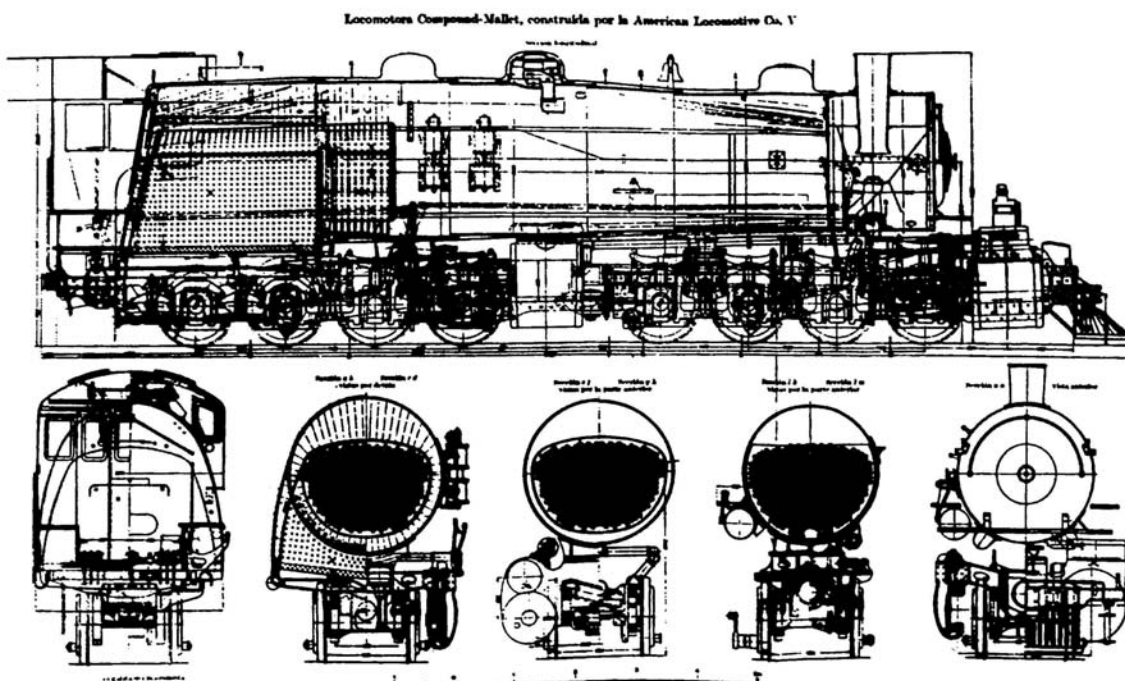


FIG. 30

Locomotora tipo *Atlantic*, con pormenores de mecanismos y distribución del vapor

Tomado de: Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana 1927. tomo XXX

Figura 1 Locomotora (tomado de Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana 1927, tomo 30)



Tomado de: Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana. 1927 tomo XIII

Figura 2 Locomotora (tomado de Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana 1927, tomo 30)