

85

LAS LOCOMOTORAS DE LAS FINCAS EL BAÚL Y PANTALEÓN, ESCUINTLA: UNA APROXIMACIÓN ARQUEOLÓGICA

Rubén Elí Larios

Sébastien Perrot-Minnot

*Universidad de San Carlos de Guatemala y Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos
(CEMCA)*

Palabras clave

Arqueología Industrial, Costa Sur, Costa del Pacífico, El Baúl, Pantaleón, ferrocarriles

Abstract

LOCOMOTIVES OF THE FINCAS EL BAÚL AND PANTALEÓN, ESCUINTLA: AN ARCHAEOLOGICAL APPROXIMATION

Fincas El Baúl and Pantaleón of the central piedmont of Guatemala, both owned by the sugar company, Pantaleón, S.A., exhibit extraordinary cultural patrimony that attracts investigators, students, and ever more Guatemalan and international tourists. The Prehispanic antiquities are notable, especially for the Cotzumalguapa style (AD 600-1000). Nonetheless, the Colonial and contemporaneous eras also left remnants that reflect the strategic position and exceptional fertility of these volcanic lands. From the perspective of industrial archaeology, this work presents one noteworthy antiquity of El Baúl and Pantaleón: the locomotives, witnesses of the important agricultural development experienced in the South Coast since the 19th century, and from this, the industrialization process that symbolized the progress of Guatemala.

Las Fincas El Baúl y Pantaleón están ubicadas en la costa del Pacífico de Guatemala, en el pie de la “bocacosta” del departamento de Escuintla (municipios de Santa Lucía Cotzumalguapa y Siquinalá) (Figura 1). En esta cálida zona, drenada por varios ríos y fertilizada por los sedimentos volcánicos procedentes de la Sierra Madre, se aprecian en la actualidad grandes superficies sembradas con caña de azúcar.

Las dos referidas propiedades son famosas desde el siglo XIX, por sus vestigios precolombinos, entre los cuales destaca un gran número de esculturas del estilo Cotzumalguapa (Clásico Tardío, 600-1000 DC). Pero la riqueza patrimonial de las fincas incluye también notables antigüedades industriales, y especialmente seis locomotoras que constituyen el objeto de esta ponencia.

Se presenta a continuación el estudio de seis locomotoras que permiten apreciar mejor las características de la explotación agrícola de la Costa Sur, y especialmente, el impacto del ferrocarril sobre la producción del azúcar que influyó grandemente en el desarrollo de Guatemala.

Tras recordar la definición y algunos antecedentes de la Arqueología Industrial, se explicará la metodología de la presente investigación, antes de presentar la historia de las fincas El Baúl y Pantaleón, y una breve descripción y análisis de las referidas locomotoras. Cabe resaltar que para la elaboración del presente trabajo se llevaron a cabo dos visitas a las mencionadas fincas. La primera de ellas durante enero y la segunda en el mes de junio del año 2007.

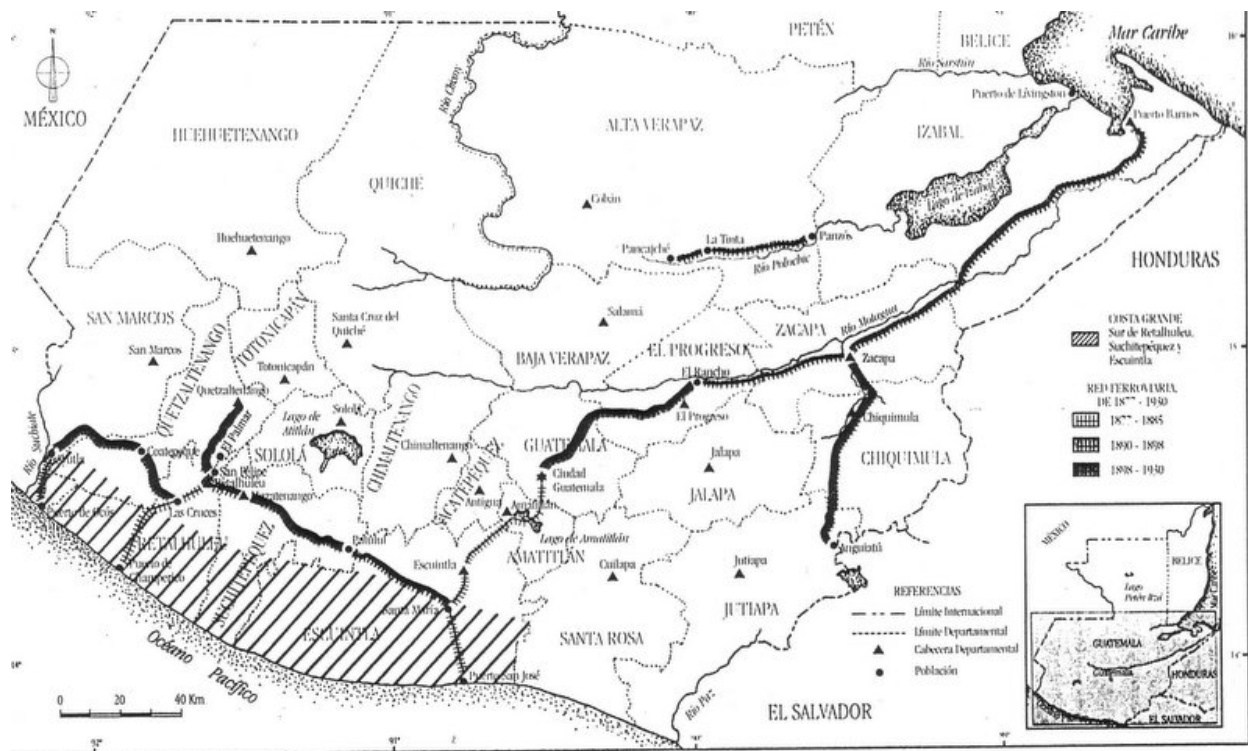


Figura 1 Mapa de la Costa Sur

¿QUÉ ES LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL?

Según el Diccionario de la Real Academia Española (edición de 1970), la industria es el *“conjunto de operaciones materiales ejecutadas para la obtención, transformación o transporte de uno o varios productos naturales.”* El término manufactura, según el mismo diccionario, se define como: *“Obra hecha a mano o con auxilio de máquina. Lugar donde se fabrica”*.

En lo que se refiere a la expresión Revolución Industrial, ésta se entiende como: *“el conjunto de transformaciones económicas y sociales que caracterizaron el proceso de industrialización en Gran Bretaña entre 1760 y 1820. El término fue utilizado por primera vez por J.A. Blanqui en 1837”* (Gran Diccionario Enciclopédico Visual 2001: Tomo 10:2996).

En cuanto a la expresión “Arqueología Industrial”, puede agregarse que ésta nace en 1955 con una publicación titulada *“El Historiador Amateur”*, cuyo autor fue Michael Rix. En ella se resaltaba la importancia que tiene la conservación de los testimonios aún presentes de la llamada Revolución Industrial, tanto por su valor histórico, como por el papel que desempeñaron en la generación de identidad de los grupos sociales involucrados.

Durante las décadas del 50 y 60 del siglo pasado, se inician las primeras investigaciones sobre Arqueología Industrial en Inglaterra extendiéndose a Estados Unidos de Norteamérica, así como a otras partes del mundo (Guzmán / Fernández 2003: Versión digital).

Carlos A. Paz (2001) expone que la Arqueología Industrial consiste en la investigación científica del pasado industrial, del territorio, sitios, edificios y artefactos, pero también la comprensión del desarrollo tecnológico y la evolución de la sociedad industrial (Paz 2001 versión digital).

Para la autora Victoria Novelo Openheim (2005), la Arqueología Industrial *“se ocupa de la localización, registro, documentación y preservación de los restos materiales de las primeras etapas de*

industrialización” (Novelo 2005 versión digital). Para el Programa de Arqueología Guatemalteca y como parte del subprograma de Arqueología Industrial de la Escuela de Historia de la Universidad de San Carlos de Guatemala, la Arqueología Industrial *“incluye el estudio de restos materiales de las industrias que han funcionado en el país y que fueron de importancia en el proceso de desarrollo económico de la nación”* (Escuela de Historia USAC 1997:6).

La Arqueología Industrial sigue sufriendo de incomprensión, tanto de parte del público como de los colegas, por lo tanto, ¿por qué se deberían de usar las técnicas arqueológicas para periodos tan recientes, cuando abundan los testimonios escritos u orales? En realidad, la Arqueología Industrial busca entender características tecnológicas, pero más allá, permite conocer el proceso de industrialización, sus causas e impacto económico, político, social y cultural.

De forma coloquial puede decirse que esta especialidad hace *“hablar”* los remanentes materiales industriales, mediante su registro y contextualización. Es conveniente enfatizar que la Arqueología es el complemento de la Historia, para remediar los límites de los textos y testimonios orales.

ANTECEDENTES DE ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL EN GUATEMALA

En lo relativo al proceso de industrialización guatemalteco, se puede indicar que hacia mediados del siglo XIX se da el apareamiento de algún tipo de tecnología aplicada principalmente en el beneficiado del café y décadas después en el último tercio de ese siglo, se introduce la utilización de maquinaria en la fabricación de varios tipos de productos de consumo, tales como las bebidas y el cemento entre otros, así también en la agricultura, surgió el uso de maquinaria en el proceso de elaboración de diversos productos siendo el azúcar uno de ellos.

Los estudios que se han realizado sobre Arqueología Industrial en Guatemala son muy escasos y al tratar de hacer una retrospectiva de ellos, se hace necesario iniciar con un breve artículo publicado por Edgar Gutiérrez Mendoza en 1988 titulado: *“La Industria en Guatemala y la Arqueología”* (Gutiérrez 1988:3). Así también, se debe mencionar el trabajo de tesis de licenciatura en Arqueología de Lucila Sierra González en el año 1996 y cuyo título es: *“Enfoque histórico arqueológico de las piezas de artillería durante los periodos republicano y liberal en Guatemala (1847-1885)”* en el que se propone una clasificación basada en el método tipo-variedad de las armas de artillería del Castillo de San José (Sierra 1996).

Para el año 2001, durante el Simposio de Arqueología, se presentó una ponencia titulada *“Registro de una colección arqueológico-industrial en Guatemala: El caso del ferrocarril”*, de los autores Bertila Bailey, Ivonne Putzeys y Rubén Larios (Bailey et al. 2001). La misma consiste en una descripción del registro que como bienes culturales se hiciera de los objetos de esa colección entre los años 1997-1998. En ella se hace un intento de acercar los objetos registrados a una descripción arqueológica, así también, se resalta la importancia del registro de los bienes muebles del ferrocarril como parte del rescate del pasado industrial guatemalteco.

Igualmente, en el año 2004 Leonel Gustavo Hernández presenta su trabajo de tesis de licenciatura en Arqueología titulado: *“La real casa de moneda de Guatemala (1731-1821): Topología y poder adquisitivo de la moneda colonial”*, cuya temática gira en relación a diferentes tipos de estas monedas (Hernández 2004).

En ese mismo año, Edgar Gutiérrez Mendoza vuelve a tocar el tema de la Arqueología Industrial con un informe de campo titulado: *“Arqueología industrial en Chocoma”,* en el cual se aplica el método descriptivo arqueológico al registro de maquinaria encontrada en la Finca Chocoma (Gutiérrez 2004:308-331).

METODOLOGÍA DE LA PRESENTE INVESTIGACIÓN

La metodología utilizada consistió en una breve descripción de cada una de las seis locomotoras que se analizaron y a las que se les elaboró una ficha de registro que incluye datos relativos a la ubicación específica, así como elementos técnicos y de estado de conservación entre otros (Figura 2). Se incluyeron también fotografías de cada una de las locomotoras observadas. Los datos de los remanentes se relacionaron con las informaciones existentes sobre la historia de las fincas El Baúl y Pantaleón.

Locomotoras de las Fincas, El Baúl y Pantaleón Ficha de Registro

Finca: _____

Número de Inventario: _____

Ubicación: _____

Posee placa de Identificación: Si: _____ No: _____

Marca: _____

País de Procedencia: _____

Cronología: _____

Características Técnicas

Tipo de tracción:

Vapor: _____ Diesel Eléctrica: _____ Marca del Motor: _____

Distribución de las Ruedas:

Frontales: _____ De Conducción: _____ De Arrastre: _____

Peso: _____ Tons.

Capacidad de Carga: _____

Forma de la chimenea:

Cilíndrica: _____ Cónica: _____ Otra: _____

Altura de la Cabina: _____ m.

Largo total (desde la caja de humos, hasta la parte trasera de la Cabina): _____ m.

Observaciones al estado de conservación:

Ficha elaborada por: _____

Fotografías: _____

Fecha: _____

Figura 2 Ficha de Registro

HISTORIA DE LAS FINCAS EL BAÚL Y PANTALEÓN

EL BAÚL

La primera mención de la Finca El Baúl se conoce para 1857, siendo entonces propiedad de Miguel Moreno. En enero de 1880, éste adquirió San Juan Perdido, donde yacen las ruinas de una iglesia colonial. Para el mismo año, el censo de la República de Guatemala hace mención de una población de 600 habitantes en el caserío El Baúl.

Veintiún años más tarde, Luz Moreno y su esposo Joaquín Asturias Arroyave vendieron su propiedad a Alfred Keller, gerente de la sociedad alemana Koch Hagman y Cía. El Baúl tenía entonces una extensión de 64 caballerías, cultivadas con caña y café. El ingenio se construyó a inicios del siglo XX.

En mayo de 1913, la empresa Herrera Hermanos, dirigida por Carlos Herrera Luna, adquirió la finca. Herrera asumió el cargo de Presidente de la República de Guatemala en 1920-21. Sin embargo, fue derrocado por un golpe de estado militar, y antes de partir a Francia en 1922, dejó la dirección de sus empresas a su hijo mayor Carlos Herrera Dorión. La empresa “*El Baúl, S.A.*”, se creó en 1975, y 19 años más tarde fue comprada por “*Pantaleón, S.A.*”, una de las mayores empresas azucareras a nivel mundial. Empezó a desarrollarse, entonces, el museo del ingenio.

PANTALEÓN

El nombre se conoce a partir de 1834, cuando el doctor Mariano Gálvez, Jefe del Estado de Guatemala, dio al Señor Vicente Arrazola un terreno llamado Pantaleón. La Finca fue vendida varias veces hasta que en 1849 la compró Don Manuel María Herrera. En 1855, la extensión de la propiedad alcanzaba las 78 caballerías. El desarrollo del cultivo del azúcar dio lugar en 1870 a la creación de un ingenio.

En 1877, año de la fundación de la empresa Herrera y Cía., la Finca Pantaleón, entonces de 54 caballerías, producía 40,000 arrobas de azúcar (censo de 1880). Sin embargo, la producción de la finca era muy variada: incluía igualmente algodón, cacao, zarzaparrilla, vainilla, frijol, maíz, leche, quesos así como carne de vaca y cerdo.

En 1914, la empresa adoptó el nombre de “*Herrera y Cía. Limitada*”, bajo el impulso de un conjunto de socios, entre quienes estaba Don Carlos Herrera Luna. En esa época, el ingenio Pantaleón era el más eficiente de los que poseía la empresa, lo que es el “*resultado de su añeja preocupación por ir a la vanguardia del desarrollo tecnológico y ofrecer mejores condiciones a sus trabajadores*” (Del Valle Pérez 2003:106). En 1972, la sociedad Herrera y Cía. se transformó en “*Pantaleón, S.A.*”

PRESENTACIÓN DE LAS LOCOMOTORAS DE EL BAÚL Y PANTALEÓN

A manera de introducción y como un intento de clasificar tipológicamente los remanentes industriales en Guatemala se puede indicar que existen varios de ellos entre los que se pueden citar:

- Complejos fabriles para la manufactura de bienes de consumo: textiles, cemento, cerveza, artículos de metal, entre otros.
- Complejos industriales para la prestación de servicios: ferrocarriles, energía eléctrica, teléfonos, correos y telégrafos, etc.
- Complejos industriales agrícolas: beneficios de café, trapiches, ingenios azucareros, y otros.

En lo que se refiere a los remantes industriales involucrados en el proceso de la producción de azúcar se puede hablar de diversos tipos de maquinaria como: tractores, arados, cosechadoras y calderas a vapor; siendo éstos algunos ejemplos de la maquinaria que intervenía en la producción de azúcar y otros cultivos a finales del siglo XIX en las fincas Pantaleón y El Baúl.

Mención especial merecen las locomotoras a vapor, que contribuyeron en su momento con el transporte y carga de la producción de las referidas fincas desde el último tercio del siglo XIX hasta mediados del siglo pasado.

Algunas de estas locomotoras se encuentran aún adentro de las instalaciones del complejo industrial de las fincas Pantaleón y El Baúl, conocer su estado actual a través del punto de vista que la técnica arqueológica puede ofrecer, mediante la ubicación específica dentro del complejo industrial, la descripción de sus aspectos técnicos y de conservación, así como el registro que de ellas se haga, contribuirá a comprender de mejor forma el contexto del momento histórico en que se desempeñaron y también colaborará a revalorarlas desde la perspectiva que como patrimonio industrial hoy representan.

A continuación, se presentan los datos recabados de las locomotoras observadas:

- | | |
|----------|---|
| Figura 3 | Locomotora de tracción a vapor
Ubicación: finca El Baúl en las cercanías del museo
Marca: <i>Baldwin</i> del tipo conocido como " <i>Saddle Tank</i> "
Procedencia: Filadelfia, Estados Unidos de Norteamérica
Cronología tentativa: 1870-1890
Estado de Conservación: relativo buen estado |
| Figura 4 | Locomotora de tracción diesel eléctrica
Ubicación: finca El Baúl en las cercanías del museo
Marca: Ruston
Procedencia: Inglaterra
Cronología tentativa: mediados del siglo pasado
Estado de Conservación: con mucha oxidación |
| Figura 5 | Locomotora de tracción a vapor
Ubicación: finca El Baúl, en un recinto cercano al museo
Marca: <i>Koppel</i> (Posee una placa que dice " <i>Arthur Koppel</i> ")
Procedencia: Alemania
Cronología tentativa: 1890-1912
Estado de conservación: relativamente bueno, aunque con pequeñas áreas de oxidación |
| Figura 6 | Locomotora de tracción a vapor del tipo conocido como " <i>Side Tank</i> "
Ubicación: en la entrada al Ingenio Pantaleón
Marca: Probablemente <i>Baldwin</i>
Procedencia: Estado Unidos de Norteamérica
Cronología tentativa: 1880-1900
Estado de conservación: se observa oxidación y maleza en algunas partes de su estructura |
| Figura 7 | Locomotora de tracción a vapor
Ubicación: en la entrada a los talleres de la Finca Pantaleón
Marca: probablemente <i>Baldwin</i>
Procedencia: Estados Unidos de Norteamérica
Cronología tentativa: 1880-1900
Estado de Conservación: se aprecia oxidación en varias partes de la estructura |

Figura 8 Locomotora de tracción a vapor
Ubicación: A un costado del Club Pantaleón
Marca: Lima (*New England Lime*) del tipo conocido como “Shay”
Procedencia: Ohio, Estados Unidos de Norteamérica
Cronología: 1910
Estado de Conservación: presenta oxidación en varias partes de su estructura

CONCLUSIONES

Aunque Guatemala aún no llega a ser un país industrializado (es decir, donde se ha dado predominio a la industria en la economía), posee un apreciable legado que incluye complejos fabriles, instalaciones para la prestación de servicios y la fabricación de artículos de consumo, como el ferrocarril, la energía eléctrica, el telégrafo, el teléfono, la maquinaria agrícola e industrial. Además de su valor utilitario, estos elementos simbolizaron alguna vez el progreso de la Nación.

Por ello, a través de esta aproximación arqueológica se han presentado aquí seis locomotoras en relativamente buen estado de las fincas El Baúl y Pantaleón, que datan desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. En el caso de la *New England Lime*, se trata, hasta donde se pudo establecer de un ejemplo único en Guatemala, aunque hay referencias que indican que existieron varias locomotoras de este tipo en otros ingenios de la Costa Sur, ninguna de ellas ha sobrevivido.

Aunque las locomotoras están ubicadas sobre rieles, en todos los casos se pudo observar que el tamaño de los mismos no es el recomendable, así como también carecen de durmientes adecuados, esto ha provocado un leve hundimiento que de no corregirse puede ocasionar daños mayores a las locomotoras, de igual forma la intemperie ha ocasionado oxidación en las estructuras de las mismas con el consiguiente deterioro.

No obstante, las locomotoras siguen asociadas en la actualidad a rieles y plataformas, su contextualización permanece aún pendiente de investigación. Todas estas máquinas dan su testimonio de las deslumbrantes inversiones que se hicieron en la Costa Sur desde los años 1870, conllevando profundos cambios en el paisaje y transformaciones en la economía nacional. La misma ideología del Estado se vio influenciada por el desarrollo de la tecnología.

El *corpus* de este estudio sólo representa una muestra de las riquezas patrimoniales agrícolas de la Costa del Pacífico de Guatemala. En la finca Concepción, Escuintla, en particular se pudo observar una locomotora alemana de marca Orenstein y Koppel de 1912, la cual recuerda, al igual que las locomotoras descritas, una de las formas en que se manifestó el proceso de industrialización que se empezó a difundir por el mundo desde Inglaterra con un poco más de un siglo de antelación al momento de su llegada a este país. El estudio del momento histórico del que estas locomotoras fueron parte, así como las características que hicieron posible su arribo a Guatemala, son alternativas de investigación en el que la Arqueología Industrial al utilizar su método descriptivo comparativo e interpretativo puede contribuir.

El cambio tecnológico que representó la implementación de estas antigüedades ofrece interesantes perspectivas a nivel de estudio, inventario, preservación, restauración y desarrollo turístico. En la finca El Baúl, las locomotoras podrían tener un lugar preponderante, como uno más de los momentos culturales del área sur del país, complementando la parte histórica que se podría presentar en el incipiente museo que allí se encuentra.

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos el interés y apoyo de la empresa Pantaleón, S.A., y especialmente de su Presidente Julio Herrera y su Gerente Mauricio Cabarrús. Expresamos igualmente nuestros reconocimientos al Doctor Rodolfo Herrera Llerandi y el Doctor Carlos Manuel Portocarrero Herrera por sus informaciones. Así también agradecemos la colaboración del Señor Luis Hernández, Director del Museo del Ferrocarril, y de los señores Roberto Tally y Erasmo Arroyo, maquinistas de la empresa Ferrocarriles de Guatemala.

REFERENCIAS

Del Valle Pérez, Hernán

2003 *Carlos Herrera. Primer Presidente democrático del Siglo XX*. Fundación Pantaleón, Guatemala.

Dosal, Paul J.

1996 Desarrollo industrial. En *Historia General de Guatemala*, Tomo V: 395-416. Asociación de Amigos del País. Fundación para la Cultura y el Desarrollo. Guatemala.

Gall, Francis

1978 *Diccionario Geográfico de Guatemala*. Tomo I. Guatemala.

Gutiérrez Mendoza, Edgar

1988 La Industria en Guatemala y la Arqueología. *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas* 10, pp.3. Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala.

2004 Arqueología Industrial en Chocoma. *Proyecto Arqueológico Chocoma. Informe No.2. Segunda Temporada 2004* (editado por J. Kaplan y J. A. Valdés). Informe entregado a la Dirección General del Patrimonio Cultural y Natural.

Guzmán Ramos, Aldo y Guillermina Fernández

2003 El patrimonio Industrial desde perspectivas multidisciplinares. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona Vol. VIII, 480. Versión electrónica: www.ub.es/geocritic/b3w-480.htm

Hernández Morales, Leonel Gustavo

2004 *La Real Casa de Moneda de Guatemala (1731-1821): Tipología y poder adquisitivo de la moneda colonial*. Tesis de Licenciatura, Área de Arqueología, Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala.

Novelo Openhiem, Victoria

2005 Herencias culturales desconocidas, el caso del Patrimonio Industrial Mexicano. *Cuadernos de Antropología* 21, Buenos Aires, Versión electrónica: www.scielo.org.ar

Sierra González, Aída Lucila

1996 *Enfoque histórico arqueológico de las piezas de artillería durante los periodos republicano y liberal en Guatemala (1847-1885)*. Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala.

Wagner, Regina

2001 *Historia del Café de Guatemala*, ANACAFE, Villegas Editores, Bogotá, Colombia.



Figura 3 Locomotora a vapor marca: Baldwin



Figura 4 Locomotora diesel eléctrica marca: Ruston



Figura 5 Locomotora a vapor marca: Orenstein & Koppel



Figura 6 Locomotora a vapor No. de Inventario: FP002



Figura 7 Locomotora a vapor No. de Inventario: FP001



Figura 8 Locomotora a vapor marca: Lima