

CECILIA MARÍA MARTINI ARRIOLA.

Ejercicio Profesional Supervisado
Licenciatura en Arte.

**GUÍA INTERACTIVA PARA NIÑOS
DEL MUSEO DEL FERROCARRIL.**

Asesor: Lic. José María Muñoz Álvarez.



**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA.
FACULTAD DE HUMANIDADES.
DEPARTAMENTO DE ARTE.**

Guatemala de la Asunción, octubre 2012.

Este trabajo fue presentado por la autora como EPS, requisito previo a obtener el grado de Licenciada en Arte.

Nueva Guatemala de la Asunción, 2012.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 1

Pág.

1.1	CUADROS DE DIAGNÓSTICO	
	1.1.1 Sector Comunidad.....	1
	1.1.2 Sector Institución.....	3
	1.1.3 Sector Recursos Humanos.....	5
	1.1.4 Sector Relaciones de la Institución.....	6
	1.1.5 Aspectos filosóficos, políticos y legales de la institución.....	8
	1.1.6 Priorización de problemas de la institución.....	9
	1.1.7 Selección del problema y solución propuesta.....	9
	1.1.8 Análisis de Viabilidad y factibilidad.....	10
	A. Lista de cotejo.....	10
	B. Aspectos de viabilidad.....	12

CAPÍTULO 2

2.1	PERFIL DEL PROYECTO	
	2.1.1 Aspectos generales del proyecto.....	13
	2.1.1.1 Nombre del proyecto.....	13
	2.1.1.2 Problema que aborda.....	13
	2.1.1.3 Localización.....	13
	2.1.1.4 Características del proyecto.....	13
	A. Tipo de proyecto.....	13
	B. Descripción del proyecto.....	13
	2.1.2 JUSTIFICACIÓN.....	14
	2.1.3 OBJETIVOS	
	2.1.3.1 General.....	14
	2.1.3.2 Específico.....	14
	2.1.4 ACTIVIDADES DEL E.P.SArte	14
	2.1.5 ETAPAS DE EVOLUCIÓN DEL PROYECTO.	
	2.1.5.1 Inicio.....	15

2.1.5.2 Desarrollo.....	15
2.1.5.3 Culminación.....	16
2.1.6 BENEFICIARIOS	
2.1.6.1 Directos.....	16
2.1.6.2 Indirectos.....	16
2.1.7 RECURSOS	
2.1.7.1 Humanos.....	17
2.1.7.2 Materiales.....	18
2.1.7.3 Financieros.....	19
2.1.8 PRESUPUESTO.....	20
2.1.9 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.....	21
2.2 EJECUCIÓN DEL PROYECTO	
2.2.1 Breve historia del ferrocarril en Europa.....	22
2.2.2 Historia del ferrocarril en Guatemala.....	23
2.2.2.1 Reforma Liberal.....	23
2.2.2.2 Los caudillos de la reforma.....	24
2.2.2.3 Algunas reformas durante el período liberal.....	25
2.2.2.4 Otros gobiernos liberales.....	26
2.2.2.5 Después de la Revolución.....	32
2.2.3 Origen del Museo del Ferrocarril.....	39
2.2.4.1 Exhibición permanente.....	40
2.2.4 Diseño y diagramación de la Guía Interactiva Para Niños del Museo del Ferrocarril.	
2.1.4.1 Características del contenido de la guía.....	42
2.1.4.2 Guía interactiva para niños del Museo del Ferrocarril.....	44
CAPÍTULO 3	
3.1 INFORME FINAL	
3.1.1 Informe del diagnóstico.....	100
3.1.1.1 Datos generales de la institución.....	100
3.1.1.2 Técnicas utilizadas para efectuar el diagnóstico.....	102

3.1.1.3 Fuentes utilizadas para realizar el diagnóstico.....	102
3.1.1.4 Lista de carencias.....	103
3.1.1.5 Análisis FODA.....	103
3.1.2 Síntesis del proceso de ejecución del proyecto.....	104
3.1.3 Desarrollo del cronograma, actividades y resultados.....	105
3.1.4 Producto y logros obtenidos.....	108
3.1.5 Evaluación del proyecto.....	108
3.1.6 Conclusiones.....	109
3.1.7 Recomendaciones.....	109
APÉNDICE.....	110
ANEXOS.....	112
BIBLIOGRAFÍA.....	159

“...Los museos son tan necesarios para los países como las escuelas y los hospitales. Ellos educan tanto como y a veces más que las aulas y sobre todo de una manera más sutil, privada y permanente que como lo hacen los maestros. Ellos también curan, no los cuerpos, pero sí las mentes de la tiniebla que es la ignorancia, el prejuicio, la superstición y todas tareas que incomunican a los seres humanos entre sí y los enconan y empujan a matarse. Los museos reemplazan la visión pequeña, provinciana, mezquina, unilateral, de campanario de la vida y las cosas por una visión ancha, generosa, plural. Afinan la sensibilidad, estimulan la imaginación, refinan los sentimientos y despiertan en las personas un espíritu crítico y autocrítico. El progreso no significa solo muchos colegios, hospitales y carreteras, también y acaso, sobre todo, esa sabiduría que nos hace capaces de diferenciar lo feo de lo bello, lo inteligente de lo estúpido, lo bueno de lo malo y lo tolerable de lo intolerable, que llamamos cultura.

En los países donde hay muchos museos la clase política suele ser bastante más presentable que en los nuestros y en ellos nos es tan frecuente que quienes gobiernan digan o hagan tonterías.”

Mario Vargas Llosa.

Escritor peruano.

INTRODUCCIÓN

Por constituirse los museos como espacios donde se encuentra la memoria de los pueblos y donde además se interactúa con el arte, la arqueología, la sabiduría, el conocimiento y nuestro patrimonio, estos resultan de vital importancia para las sociedades.

Guatemala cuenta con una gran riqueza histórica y cultural exhibida en un gran número de museos en todo el país, que son visitados anualmente por un gran número de personas cada año, siendo en su mayoría este público niños y jóvenes que como parte de sus actividades escolares realizan recorridos educativos a los diferentes museos. Es para este público para quienes es necesaria la creación e implementación de programas, proyectos, actividades y material especial a fin de enriquecer y fortalecer su visita a dichos centros culturales, y hacerlo de una manera amena e interactiva.

Es así como que con el fin de contribuir a este propósito, el presente proyecto de Ejercicio Profesional Supervisado para Licenciatura en Arte, E.P.SArte, desea enfocarse de manera especial en este tipo de proyectos y material, dirigido a este público en particular, a través de la creación de una guía interactiva, realizada específicamente para el Museo del Ferrocarril de Guatemala, que pretende a través de textos, juegos y gráficos contar de una manera amena y sencilla un pasaje importante en la historia de nuestro país, invitando al lector a participar durante la narración.

CAPITULO 1
CUADROS DE DIAGNÓSTICO

CUADROS DE DIAGNÓSTICO DONDE SE REALIZA EL E.P.SARTE.

1.1 CUADROS DE DIAGNÓSTICO

A continuación se presentan cinco cuadros de diagnóstico correspondientes a cada uno de los cinco sectores que conforman la institución donde se realizará el Ejercicio Profesional Supervisado para Licenciatura en Arte, E.P.SArte. Cada cuadro proporciona información de cada una de las áreas observadas; al final de cada cuadro se enumeran los problemas encontrados en el sector, los factores que los producen y las soluciones propuestas a estos problemas.

Por último se presenta el cuadro de priorización de problemas, la selección del problema, posibles soluciones al problema y la solución final propuesta.

1.1.1 Sector Comunidad donde se hará el E.P.SArte.

ÁREA	INDICADORES
Geográfica.	<p>Ubicación. 9ª avenida y 18 calle zona 1, Centro histórico Ciudad de Guatemala, Departamento de Guatemala.</p> <p>Clima. Templado.</p>
Histórica.	<p>Primeros asentamientos. Fundación de la Ciudad de la Nueva Guatemala en 1776.</p> <p>Sucesos históricos importantes.</p> <ul style="list-style-type: none">○ Firma de la independencia en 1821.○ Llegada del ferrocarril a la Ciudad 1884○ Los terremotos de 1917 y 1976.○ Firma de los acuerdos de paz 1996. <p>Lugares de importancia histórica y cultural.</p> <ul style="list-style-type: none">○ Centro histórico de la Ciudad.○ Centro Cívico de la Ciudad.

<p>Política y Social.</p>	<p>Tipo de gobierno local que tiene. Democrático.</p> <p>Administrativa. Alcaldía, Cocodes.</p>
<p>Cultural.</p>	<p>Principales Instituciones culturales. Iglesias, Palacio Nacional de la Cultura, Museos, galerías, Centro Cultural Miguel Ángel Asturias, Instituto guatemalteco de turismo INGUAT.</p> <p>Actividades culturales que se desarrollan. Exposiciones, conciertos, obras de teatro, presentaciones de danza.</p> <p>Tradiciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Procesiones y comidas tradicionales en la época de cuaresma. ○ 15 de agosto, feria de Jocotenango, día de la Virgen de la Asunción. ○ 15 de septiembre, desfile patrio. Conmemoración de la independencia. ○ 1 de noviembre, Fiambre comida tradicional, Día de los Santos. ○ 24 de diciembre, celebración de Noche Buena. <p>Museos, galerías. Museo del Ferrocarril, Numismático, Palacio Nacional de la Cultura, Museo de la Universidad, Historia Nacional, Casa Mima, De la Semana Santa, del Ejercito, Museo de la filatelia, Museo Fray Francisco Vásquez..</p>

<p>Problemas del sector comunidad</p>	<p>Factores que producen el problema.</p>	<p>Soluciones propuestas al problema.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Tráfico vehicular • Deterioro de los edificios históricos • Falta de parqueos y áreas peatonales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ubicación de los edificios de gobierno y otras Instituciones importantes. • Falta de preocupación de las autoridades por la conservación del patrimonio Cultural. • Falta de planificación urbanística, crecimiento desordenado de la ciudad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Descentralización de la Ciudad. • Creación de espacios que beneficien a las Instituciones Culturales del sector como parqueos y lugares de información turística, zonas peatonales.

1.1.2 Sector Institución donde se hará el E.P.SArte.

ÁREA	INDICADORES.
Nombre de La Institución.	Museo del Ferrocarril Guatemala y Centro Cultural FEGUA.
Localización geográfica.	Dirección. 9ª avenida y 18 calle zona 1, Centro histórico Ciudad de Guatemala.
Localización administrativa.	Tipo de Institución. Oficial. Región. Metropolitana.
Historia Y Características de la Institución.	<p>Origen, fundadores. La idea de establecer un museo ferroviario en Guatemala, data de muchos años atrás, cuando ante el declive de la actividad ferroviaria, un grupo de trabajadores y amantes del ferrocarril, visualizaron que tanto los equipos móviles y material rodante, como se les llama en el lenguaje ferroviario, así como los talleres y estaciones ejemplares auténticos de la tecnología de la época de la revolución industrial de finales del siglo XIX e inicio del siglo XX, y que en el transcurso de los años sufrieron pocas modificaciones, por lo que debían ser conservados y resguardados. Finalmente el 8 de enero de 2004 abre sus puertas el Museo del Ferrocarril Guatemala como parte del Centro Cultural FEGUA.</p> <p>Eventos destacados. El Museo del Ferrocarril de Guatemala desde su inicio cuenta con exhibiciones permanentes, temporales e itinerantes. El Centro Cultural FEGUA cuenta con un Teatro Cerrado y otro abierto, en donde se desarrollan diversas actividades de tipo cultural.</p> <p>Días y horas de atención. De martes a viernes de 9:00 a 17:00 horas. Sábado y domingo de 10:00 a 16:00 horas</p> <p>Capacidad de atención por visita. 100 personas.</p>

	<p>Costo de la vista. De 0 a 6 años entrada gratuita. De 7 a 12 años entrada Q1. De 13 años en adelante, entrada Q2.</p>
<p>Infraestructura.</p>	<p>Edificio. Antigua Estación Central del ferrocarril.</p> <p>Área del mismo en metros cuadrados. 3,000 metros cuadrados.</p> <p>Estado de Conservación. Bueno.</p>

Problemas del sector Institución.	Factores que producen el problema.	Soluciones propuestas al problema.
<ul style="list-style-type: none"> • Carencia de recursos económicos suficientes para diferentes actividades y necesidades. • Seguridad insuficiente. • Conservación de la colección deficiente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Presupuesto con que cuenta son limitados por ser una Institución de carácter estatal. • La infraestructura del edificio no se presta ni proporciona la seguridad suficiente para la colección. • Debido a la infraestructura del edificio las condiciones de conservación son deficientes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Buscar fuentes de financiamiento en empresas u otras instituciones interesadas en proyectos y programas culturales • Con buenas opciones de financiamiento se puede lograr reacomodar la infraestructura del edificio sin alterarla para un mejor resguardo y conservación de la colección.

1.1.3 Sector Recursos Humanos de la Institución donde se hará el EPSArte.

ÁREA	INDICADORES.
<p>Personal con que cuenta La Institución.</p>	<p>Total de trabajadores. Once.</p> <p>Tipo de trabajadores.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Director. • Asistente de Dirección. • Encargado de Relaciones públicas. • Recepcionista • Encargado de cobro de entrada. • Personal guía para atención al público. • Personal de limpieza. <p>Número de trabajadores relacionados directamente con el área de la Cultura. Siete.</p> <p>Expertos. Ninguno.</p>
<p>Usuarios.</p>	<p>Cantidad de usuarios. Un promedio mensual de aproximado de 5,000 visitantes.</p> <p>Comportamiento anual de los usuarios. Aproximadamente 75,000 visitantes al año.</p> <p>Situación socioeconómica. Población de recursos medios.</p>

Problemas del Sector Recursos Humanos.	Factores que producen el problema.	Soluciones propuestas al problema.
<ul style="list-style-type: none"> • Personal de atención al público y mantenimiento insuficiente para la afluencia de visitantes que se recibe y las actividades que se realizan, así como carencia total de personal de seguridad. • Falta de capacitación 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de presupuesto para la contratación de personal, poco incentivo en el personal guía para profundizar y aprender sobre la temática que se expone. • Poco interés de las 	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación de programas de capacitación constantes para el personal en temas relacionados directamente con museos manejo de colecciones e historia de la temática que exhibe.

<p>permanente del personal. Atención deficiente del personal al público.</p>	<p>autoridades en la preparación de su personal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contratación de más personal para todas las áreas, especialmente el área de seguridad. • Contratación de un profesional relacionado directamente con la temática del museo.
--	--	--

1.1.4 Sector Relaciones de la Institución donde se hará el EPSArte.

ÁREA	INDICADORES.
<p>Usuarios de la institución.</p>	<p>Organización de actividades culturales. Destacan varios reconocimientos realizados a personalidades del mundo artístico y cultural y los festivales de música diversa así como la Semana Cultural De Las Artesanías, semana de actividades por el día de los Museos y los actos Cívicos en honor a la Patria.</p> <p>Actividades académicas. Las instalaciones del Museo se prestan para la realización de conferencias, encuentros, simposios, proyecciones, talleres y pláticas a nivel universitario, profesional y para niños.</p>
<p>Afinidad con otras Instituciones.</p>	<p>De cooperación</p> <ul style="list-style-type: none"> • La institución está abierta a recibir y da su apoyo estudiantes universitarios Epeesistas, practicantes o en fase de tesis, de distintas carreras y Universidades, con fin de que estos aporten ideas y/o propongan y elaboren proyectos que puedan beneficiar a la institución, creando de igual manera una ayuda a los estudiantes. • Al ser una entidad del gobierno sin fines de lucro, el Museo del Ferrocarril posee un presupuesto anual muy reducido, por lo que las donaciones de empresas privadas y otras instituciones que por alguna razón tienen interés en apoyar el arte y la cultura del país, sirven a la institución para poder llevar a cabo algunos proyectos o actividades culturales. <p>Culturales. La Institución participa activamente con otras instituciones nacionales y privadas como museos,</p>

	galerías, universidades, artistas, entre otros; dentro y fuera de sus instalaciones, apoyando a artistas y eventos culturales.
De la institución con la comunidad.	<p>Con agencias locales y nacionales. El museo forma parte del recorrido del programa “Conoce tu Ciudad” de la Municipalidad de Guatemala, recibiendo a grupos de jóvenes de establecimientos educativos que visitan como parte del programa algunas de las principales Instituciones culturales del Centro Histórico de la Ciudad.</p> <p>Asociaciones locales. La Institución presta sus instalaciones para conciertos y recitales de música, talleres de lectura para niños y adultos, talleres de manualidades, magia y otros.</p> <p>Extensión. El Museo del Ferrocarril guarda una estrecha relación con el Museo del Ferrocarril de Zacapa, siendo este último una extensión del primero pues ambos forman parte del Centro Cultural FEGUA.</p>

Problemas del sector Relaciones de la Institución.	Factores que producen el problema.	Soluciones propuestas al problema.
<ul style="list-style-type: none"> No existe suficiente información al público sobre las actividades que se llevan a cabo. No existe información escrita acerca de la temática que exhibe, especialmente para estudiantes de todos los niveles que con fines de estudio la solicitan. El personal con que cuenta la institución es insuficiente para la cantidad de actividades que atiende. 	<ul style="list-style-type: none"> No existe presupuesto para el anuncio y difusión de las actividades que se realizan, ni para la contratación de personal adicional. 	<ul style="list-style-type: none"> Permitir la creación fuentes de ingreso adicionales o conseguir fuentes de patrocinio para poder cubrir de una mejor manera los eventos y así lograr una mejor proyección y desarrollo de la institución.

1.1.5 Aspectos filosóficos, políticos y legales de la Institución donde se hará el EPSArte.

ÁREA.	INDICADORES.
Filosofía de la Institución.	<p>Visión. “Ser un ente autónomo, que vele por todos los bienes muebles e inmuebles ferroviarios, que sean parte del patrimonio Cultural de Guatemala, creando instancias para su segura y pronta preservación y que coadyuven a la cultura integral de los guatemaltecos.”</p> <p>Misión. “Rescatar, proteger, conservar y promover la investigación y divulgación del Patrimonio Histórico de carácter ferroviario en Guatemala.”</p>
Políticas de la Institución.	<p>Objetivo. “Contar con un Centro Cultural y Museos del Ferrocarril para mostrar a las pasadas, presentes y futuras generaciones la influencia del ferrocarril en el desarrollo económico y social de la región.”</p>
Aspectos Legales de la Institución.	<p>Marco Legal que abarca La Institución. El Museo Nacional del Ferrocarril es una entidad estatal sin fines de lucro, ligado directamente al Centro Cultural FEGUA.</p>

Problemas del sector Aspectos Filosóficos de la Institución.	Factores que producen el problema.	Soluciones propuestas al problema.
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de la Institución. 	<ul style="list-style-type: none"> Carecer de autonomía. 	<ul style="list-style-type: none"> La administración de sus propios recursos y la libertad en la toma de decisiones, según convenga a los intereses de la propia institución.

1.1.6 Priorización y análisis de problemas de Institución.

Carencias y/o deficiencias de la institución.	Análisis de problemas.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Carencias humanas:</i> Personal adecuado y capacitado para distintas áreas y actividades. • <i>Carencias Materiales:</i> Documentación, mobiliario, espacios adecuados, recursos económicos, entre otros. 	<p>Las carencias, ausencias y/o deficiencias de la institución crean una proyección cultural deficiente de la institución, tanto para el público nacional como extranjero.</p> <p>En este sentido se ve mayormente afectado el público nacional, siendo este en su mayoría niños y jóvenes escolares, que se acercan al museo en busca de información que les facilite el estudio de su temática.</p> <p>No contar con los recursos humanos y materiales necesarios para las actividades que abarca, influye no solo en la calidad de estas, sino también en el resguardo y conservación adecuada de la colección.</p>

1.1.7 Selección del problema y solución propuesta.

<p>Problema seleccionado</p>	<p>Necesidad de información y material para público visitante acerca de la temática que exhibe.</p> <p>Uno de los principales problemas que afronta la institución, es la carencia de material escrito que ayude al visitante a la comprensión de la temática que ésta exhibe.</p> <p>Siendo en su mayoría estos visitantes niños, que a través del museo buscan conocer y aprender sobre la historia y la cultura del país, como parte de su pensum de estudios.</p> <p>Es en este público y en este problema en que se enfoca directamente el proyecto a realizar.</p>
<p>Cómo y Por qué se selecciona el problema</p>	<p>El problema se selecciona en base a la necesidad inmediata que hay de este material debido a la gran cantidad de visitantes escolares que recibe el Museo anualmente y el escaso personal con que cuenta el Museo, así mismo ese problema representa una oportunidad grande para que a través de la solución propuesta la proyección cultural del Museo sea mucho más eficiente.</p>

Lista de soluciones al problema seleccionado.	<ul style="list-style-type: none"> • de material escrito para niños y jóvenes escolares acerca de su temática. • Elaboración de material audio visual para el público en general.
propuesta como viable y factible	<p>Elaboración de material escrito para niños acerca de la historia del Ferrocarril en Guatemala.</p> <p>Habiendo realizado la selección del problema; se propone como solución viable y factible a este; la elaboración de una <i>Guía interactiva para niños</i>, acerca de la temática del Museo Nacional del Ferrocarril, que sirva como apoyo en el aprendizaje de la historia y la cultura del país para los niños y como material histórico a la institución en su proyección cultural y social.</p>
Cómo y Por qué se selecciona la solución propuesta.	La solución propuesta se selecciona en base a cantidad de personas beneficiadas, entre las cuales se encuentra el personal del Museo, y el bajo costo que representa la elaboración del proyecto.

1.1.8 Análisis de Viabilidad y Factibilidad.

 Viabilidad.

 Factibilidad.

A. Lista de Cotejo.

INDICADORES	SI	NO	SI	NO
Aspectos Financieros				
▪ ¿Se cuenta con suficientes recursos financieros?				
▪ ¿Se cuenta con financiamiento externo?				
▪ ¿El proyecto EPSArte se ejecutará con recursos propios?				
▪ ¿Se cuenta con fondos propios para imprevistos?				
▪ ¿La institución donde se desarrolla el EPS cuenta con recursos para la realización del proyecto?				

Aspectos administrativo-legales.				
▪ ¿Se tiene la autorización legal para realizar el proyecto?				
▪ ¿Existen leyes que amparen la ejecución del proyecto?				
▪ ¿Se tienen las instalaciones adecuadas para desarrollar el proyecto?				
▪ ¿Se tienen los insumos necesarios para el proyecto?				
▪ ¿Se tiene la tecnología apropiada para el proyecto?				
▪ ¿Se han cumplido las especificaciones apropiadas en la elaboración del proyecto?				
▪ ¿El tiempo programado es suficiente para ejecutar el proyecto?				
▪ ¿Se ha definido claramente las metas?				
▪ ¿Se ha obtenido una opinión multidisciplinaria para la ejecución del proyecto?				
▪ ¿El proyecto tiene aceptación en la región?				
▪ ¿El proyecto satisface las necesidades de la población?				
▪ ¿El proyecto es accesible a la población en general?				
▪ ¿Los objetivos planteados cumplen con las expectativas de la institución?				
Aspectos Políticos.				
▪ ¿La institución que da el aval se hará responsable del proyecto?				
▪ ¿El proyecto beneficia directamente a la institución?				
▪ ¿El proyecto es vital para la institución?				
▪ ¿El proyecto podrá ser utilizado por la institución en cualquier momento y a discreción?				
Aspectos Culturales.				
▪ ¿El proyecto tiene una proyección multiétnica, pluricultural y multilingüe?				
▪ ¿El proyecto responde a las expectativas culturales de la región?				
▪ ¿El proyecto impulsa la equidad de género?				
▪ ¿El proyecto impulsa la difusión cultural e histórica del país?				
Aspectos Sociales.				
▪ ¿El proyecto beneficia a la mayoría de la población?				
▪ ¿El proyecto toma en cuenta a las personas no importando su nivel académico?				
▪ ¿El proyecto está dirigido directamente a la sociedad?				

B. Aspectos de Viabilidad y factibilidad.

VIABILIDAD	FACTIBILIDAD
<ul style="list-style-type: none">➤ Se cuentan con los recursos humanos, materiales y financieros para la elaboración del proyecto.➤ Se cuenta con el apoyo, aprobación y respaldo total de la institución.➤ Se tiene la autorización legal correspondiente por la parte del Museo Nacional del Ferrocarril y la Facultad de Humanidades de la Universidad de San Carlos para la realización del proyecto EPS Arte.➤ Se cuenta con el interés, tanto de la institución como del público visitante en el proyecto.	<ul style="list-style-type: none">➤ Necesidad de la institución de documentar la historia del material que exhibe.➤ Necesidad de la institución y público visitante, especialmente centros educativos, de contar con material escrito acerca de la temática del museo.➤ El proyecto es accesible a toda clase de público.➤ Se beneficia con el proyecto a la mayoría de los visitantes.➤ Los objetivos planteados cumplen con las expectativas de la institución.

CAPÍTULO 2

PERFIL Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO

PERFIL Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO

2.1 PERFIL DEL PROYECTO.

2.1.1 ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO.

2.1.1.1 Nombre del proyecto.

“Guía interactiva para niños del Museo del Ferrocarril.”

2.1.1.2 Problema que aborda:

Anualmente el Museo Nacional del Ferrocarril recibe dentro de sus visitantes a una gran cantidad de grupos escolares, quienes son atendidos durante el recorrido por personal guía del Museo, sin embargo se carece de un material escrito enfocado especialmente para este público que enfoca su visita principalmente al estudio y aprendizaje de la historia y cultura guatemalteca.

2.1.1.3 Localización:

Ámbito urbano.
9ª avenida y 18 calle zona 1, Centro Histórico, Ciudad de Guatemala.

2.1.1.4 Características del proyecto:

A. Tipo de proyecto:

Publicación.

B. Descripción del proyecto:

Diseño y elaboración de un folleto que muestra de una forma clara, amena, ordenada y cronológica, a través de textos, imágenes y actividades la temática y recorrido por las distintas áreas del Museo del Ferrocarril, en un lenguaje sencillo.

2.1.2 JUSTIFICACIÓN.

Como parte de las actividades culturales, educativas, y extra aula, centros educativos tanto nacionales como privados incluyen dentro de sus programas anuales la visita grupal o individual al Museo del ferrocarril Guatemala; es así como la mayor parte de los visitantes que este museo recibe anualmente son niños, a quienes a través de del proyecto EPS-arte se busca facilitar la comprensión de la temática y el recorrido del museo, así como resaltar la importancia social, histórica y cultural de éste para Guatemala.

Además de poder servir como apoyo didáctico y fomentar la preservación y conservación del patrimonio cultural y el interés por visitar y conocer otros museos y centros culturales.

2.1.3 OBJETIVOS DEL PROYECTO.

2.1.3.1 General.

Realizar y proporcionar al Museo del Ferrocarril una guía interactiva para niños; a través de la cual se pretende dar a conocer a los niños visitantes al Museo la historia del ferrocarril en Guatemala.

2.1.3.2 Específicos.

- Realizar una recopilación histórica y síntesis sobre el desarrollo del ferrocarril en Guatemala y su importancia para el país.
- Realización de gráficos, textos y actividades que conformen el contenido de la guía para niños.

2.1.4 ACTIVIDADES DEL E.P.SArte.

Para poder llevar a cabo los objetivos planteados se realizaran las siguientes actividades en forma ordenada y en base a un cronograma.

- Presentación de anteproyecto a la dirección del Museo del Ferrocarril para su conocimiento, aprobación y apoyo al mismo.

- Visita guiada al Museo del Ferrocarril, con el fin de conocer las distintas salas del Museo y la cronología en que están dispuestas, así como la elaboración de un mapa de ubicación de las diferentes áreas del museo. Entrevista al personal guía del Museo.
- Investigación histórica del Ferrocarril en Guatemala.
- Redacción marco histórico.
- Diseño y elaboración de la guía interactiva para niños.
- Presentación preliminar del proyecto a dirección del Museo del ferrocarril para su aprobación.
- Impresión de la guía y presentación final de la misma.
- Redacción de informe final, conclusiones y recomendaciones.

2.1.5 ETAPAS DE EVOLUCIÓN DEL PROYECTO.

2.1.5.1 Inicio.

Contacto con la dirección del museo a quienes se les planteó de manera verbal la idea y propuesta del proyecto a realizar. Una vez aprobado el anteproyecto en el departamento de Arte de la Facultad de Humanidades de la Universidad de San Carlos, se hará la presentación formal del anteproyecto a la Dirección del Museo del Ferrocarril FEGUA.

2.1.5.2 Desarrollo

En esta etapa se incluyen todas las actividades E.P.SArte.

Las actividades a realizar en esta etapa son:

- Visitas guiadas al Museo.
- Interacción con personal del museo y grupos visitantes.
- Investigación histórica
- Elaboración del contenido de la publicación.

- Reuniones con asesor asignado.

2.1.5.3 Culminación:

En esta última fase del proyecto se procede a la presentación preliminar del proyecto, impresión de la guía y finalmente la presentación final y entrega al Museo del Ferrocarril.

2.1.6 BENEFICIARIOS.

2.1.6.1 Directos:

- Grupos escolares y particulares visitantes al Museo Nacional del Ferrocarril FEGUA.
- Museo Nacional del Ferrocarril FEGUA.

2.1.6.2 Indirectos:

- Centros educativos, maestros, educadores, guías, padres de familia y cualquier persona particular, institución o asociación cuya finalidad se relacione de alguna manera con la temática del Museo del Ferrocarril o desee conocer y aprender acerca de ésta.

2.1.7 RECURSOS.

2.1.7.1 Recursos Humanos.

Personal de apoyo.	Características.	Ámbito donde presta el apoyo.
Director Museo del Ferrocarril.	Persona encargada y responsable de la coordinación tanto del personal como de todas las actividades que se realizan en el Museo.	Aceptará y aprobará la ejecución del proyecto, Revisará y aprobará los avances del mismo, finalmente será esta la persona a quien se le haga entrega el producto del proyecto.
Relaciones públicas.	Persona encargada de dar seguimiento a los proyectos y actividades que se realizan.	Dará seguimiento al proyecto, apoyará el mismo facilitando información y material acerca de la institución. Será el contacto directo entre el estudiante y la institución.
Personal guía del Museo del Ferrocarril.	Personas encargadas de realizar las visitas guiadas a los grupos escolares y brindar información a los visitantes.	Brindan la información necesaria acerca del Museo.
Total de Recursos Humanos aprovechados.	Aproximadamente 6 personas.	

2.1.7.2 Recursos Materiales.

Clasificación o Rubro.	Descripción.	Costo unitario aproximado.	Costo total.
Alquiler de computadora.	A través de la cual se realizará el informe escrito.	6.00 X hora.	Q 600.00 100 horas aprox.
Alquiler de impresora y scanner	Para impresión del informe y digitalización de ilustraciones.	Q 250.00	Q250.00
Alquiler de cámara fotográfica digital.	Se utiliza para recopilación de material gráfico que se incluirá en el informe final.	Q 100.00	Q100.00
Memoria USB	Facilita recopilar, guardar y modificar la información y fotografías.	Q 150.00	Q 150.00
Alquiler acceso de internet.	Facilitará la comunicación entre la institución, los asesores y la búsqueda de información.	Q 6.00 X hora.	Q 150.00 25 horas aprox.
Papel para impresora tamaño carta.	Para la impresión del informe.	500 hojas X Q 35.00	Q 35.00
Papel 120 gr.	Se utiliza para realizar los bocetos y pruebas del material gráfico	50 hojas X Q 9.00	Q 9.00.

	para el contenido de la guía		
Lápices para dibujo	Para la realización de bocetos de gráficos.	Q 5.00	Q 10.00 2 unidades.
Fotocopias.	Copias de material recopilado para el informe.	Q 0. 20	Q 20.00
Costo aproximado de materiales.	Q 1,361.00		

2.1.7.3 Recursos financieros o fuentes de financiamiento.

Instituciones u organismos.	Descripción del aporte financiero.	Monto total	Observaciones.
Museo del Ferrocarril	El Museo del Ferrocarril se hará cargo del cien por ciento de los gastos del proyecto. El aporte financiero servirá para la compra del material necesario para la ejecución del proyecto y la impresión del producto final del mismo.	Q 2,597.10	-----
Total de financiamiento	Q 2,377.10		

2.1.8 PRESUPUESTO.

PRESUPUESTO.	
---------------------	--

Transporte	Q 500.00
Mobiliario y papelería.	Q 1,361.00
Impresión de guía para niños. 5 unidades y material digital	Q 300.00
Total preliminar	Q 2,161.00
Imprevistos	10 %
COSTO TOTAL DEL PROYECTO.	Q 2,377.10

Cronograma de Actividades.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.																								
ACTIVIDAD	MARZO				ABRIL				MAYO				JUNIO				JULIO				SEPTIEMBRE			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Reunión con la dirección del Museo del Ferrocarril.																								
Presentación del anteproyecto al Museo del Ferrocarril.																								
Investigación histórica y recopilación de información.																								
Visita guiada al Museo del Ferrocarril y realización de entrevista al personal del museo.																								
Revisión, selección y ordenamiento del material bibliográfico. Y Elaboración de textos y gráficos que conformaran la guía para niños.																								
Primera presentación preliminar del proyecto al Museo.																								
Segunda presentación preliminar y evaluación del proyecto.																								
Redacción de informe final.																								
Impresión de la guía interactiva para niños.																								
Presentación final y entrega del proyecto a la dirección del Museo del Ferrocarril.																								

2.2 EJECUCIÓN DEL PROYECTO

Dado que el proyecto tiene como finalidad es Realizar y proporcionar al Museo del Ferrocarril una guía interactiva para niños; a través de la cual se pretende dar a conocer a los niños visitantes al Museo la historia del ferrocarril en Guatemala, es necesario apoyarse en una base histórica que sirva de referencia para la elaboración de los textos que conformarán la Guía .Para ello se necesita la recopilación de textos históricos de las diferentes etapas del ferrocarril en Guatemala, que a continuación se describen.

2.2.1 BREVE HISTORIA DE LOS ORÍGENES DEL FERROCARRIL EN EUROPA.

Antes del vapor.

La primera evidencia de una línea de ferrocarril fue una línea de 6 kilómetros siguiendo el camino Diolkos, que se utilizaba para transportar barcos a lo largo del istmo de Corinto durante el siglo VI a. C. Las plataformas eran empujadas por esclavos y eran guiadas por hendiduras excavadas sobre la piedra. La línea se mantuvo funcionando durante 600 años.

Los ferrocarriles comenzaron a reaparecer en Europa tras la Alta Edad Media. El primer registro sobre un ferrocarril en Europa en este periodo aparece en una vidriera en la catedral de Friburgo de Brisgovia hacia del año de 1350.

A partir de 1550, las líneas de vía estrecha con raíles de madera comenzaron a generalizarse en las minas europeas. En 1803, William Jessop inauguró la línea Surrey Iron Railway al sur de Londres, siendo el primer ferrocarril público tirado por caballo La evolución de estos sistemas llevó a la aparición del primer tranvía permanente en 1810, el Leiper Railroad en Pensilvania.

La era del vapor.

En 1811, John Blenkinsop diseñó la primera locomotora funcional.

En 1830 se inauguró la primera línea de ferrocarril interurbano, la línea entre Liverpool y Manchester en Inglaterra.

En los años siguientes, el éxito de las locomotoras de vapor hizo que las líneas de ferrocarril y las locomotoras se extendieran por todo el mundo.

Las locomotoras de vapor requieren un alto grado de mantenimiento para funcionar. Tras la II Guerra Mundial, los costes de personal se incrementaron dramáticamente, lo que hizo que la tracción a vapor se encareciera sobre el resto. Al mismo tiempo, la guerra impulsó el desarrollo de los motores de combustión interna, que hicieron a las locomotoras diésel más baratas y potentes. Esto causó que varias compañías ferroviarias iniciaran programas para convertir todas sus locomotoras para líneas no electrificadas en locomotoras diésel.

Las primeras pruebas con trenes eléctricos las inició Robert Davidson en 1838, cuando construyó un carruaje equipado por baterías capaz de alcanzar 6,4 km/h. En primer ferrocarril con suministro eléctrico en la vía fue el tranvía que circulaba en 1883 entre Portrush y Giant's Causeway, al norte de Irlanda, que utilizaba alimentación por tercer raíl. Los cables de ferrocarril se introdujeron en 1888 en tranvías que hasta entonces eran arrastrados por caballos.

2.2.2 HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUATEMALA.

2.2.2.1 “La Reforma Liberal 1871 – 1885.

Factores que determinaron el triunfo del movimiento liberal de 1871.

El gobierno liberal, presidido por Mariano Gálvez fracasó 1838 cuando un vigoroso levantamiento popular tomó fuerza en el oriente del país; desde entonces, cada vez que hubo intentos de entronizar de nuevo al credo liberal la voluntad recia de Rafael Carrera se impuso y nunca en la vida de aquel gobernante prosperaron las iniciativas en ese sentido; pero una vez muerto Carrera, Cerna, su sucesor, no tuvo ya la misma dimensión política, entonces el descontento cundió por el país. A esto habría que agregar que el siglo XIX fue el del positivismo y el materialismo y que muchos de los inventos de que hoy disfruta la humanidad hicieron su aparición durante la segunda mitad del siglo decimonono; así que la revolución industrial, la invención de la hélice y su aplicación a buques de vapor y con cascos metálicos, hizo que la comunicación entren las naciones fuera más frecuente, rápida y regular ; la aplicación de la fuerza motriz generada por el vapor y aplicada a las locomotoras , hizo que los ferrocarriles pusieran en comunicación a muchas regiones distantes entre sí; el telégrafo, el teléfono y otros medios de comunicación hicieron prosperar los negocios, en suma, todo llevó hacia un crecimiento de la economía mundial, a la cual debía

vincularse Guatemala de alguna manera. Situación que resultaba imposible bajo el patrón de gobierno continuado por Cerna, patrón que había resultado exitoso en los años de Carrera para sacar al país de la profunda crisis política en que se hallaba hacia 1840, pero que a fines de siglo resultaba ya poco funcional y un tanto caduco.

El sostén económico de Guatemala durante la era del conservatismo había sido la grana, pero desde 1860 este producto había principiado a decaer debido a la invención en Europa de un colorante artificial que sustituía a la grana con la ventaja de ser mas barato, por lo que el cultivo guatemalteco pronto estuvo fuera de competencia. Urgía transformar a la Guatemala en el primer productor de grana que era, por algún otro producto que fuera acepado en el extranjero; de modo que se pusieron los ojos en el café como sustituto de la grana, sin embargo para dar este paso había que salvar ciertas dificultades, en cuanto a tenencia de la tierra, créditos agrícolas, vías de comunicación, puertos, etcétera. El gobierno de Cerna por su corte ideológico no podía dar este paso y así la situación fue agravándose hasta que fue insostenible, puesto que los revolucionarios contaban con el apoyo mexicano, tanto en armas como en cuanto a santuario para las fuerzas insurgentes.” (Polo Sifontes; 1993: 307,308).

2.2.2.2 Los caudillos de la reforma García Granados y Barrios.

“*Don Miguel García Granados: (1871 – 1872).* El jefe del movimiento reformador nació en España; procedente de una familia de comerciantes del puerto de Santa María se dedicó al comercio y como otros miembros de su familia participó en la política desde la alta condición social en que su fortuna los colocaba.

Sus desavenencias con el régimen de Vicente Cerna principiaron con motivo de haber apoyado la candidatura de José Víctor Zabala; México fue el destino del futuro Jefe de la Reforma, en donde se puso la cabeza de otros exilados que encontró en aquel país.

García Granados se hizo cargo de la presidencia de la República por espacio de año y medio, desde el triunfo de su movimiento el 30 de junio de 1871, hasta el 28 de diciembre de 1872, luego de haber presentado su renuncia ante la Asamblea Legislativa al cargo de presidente provisorio, aunque los trámites le prolongaron su estadía en el mando hasta el 04 de junio de 1873.” (Polo Sifontes; 1993: 308,309).

García Granados un liberal conservador, prefirió ceder el puesto a su segundo, el hombre fuerte y audaz que abriría profundos tajos en las estructuras socio-económicas de Guatemala, Justo Rufino Barrios. Falleció en la ciudad de Guatemala el 08 de septiembre de 1878, recibiendo durante su sepelio los honores correspondientes al alto cargo que sirvió.

“Don Justo Rufino Barrios: (1873 - 1885). Nació en el pueblo de San Lorenzo, departamento de San Marcos, el 19 de julio de 1885. Fueron sus padres el agricultor don José Ignacio Barrios y doña Josefa Auyón. Hizo sus estudios elementales en San Marcos; más tarde fue enviado a un colegio de jesuitas en Quetzaltenango. Siendo joven principio a estudiar derecho en la Universidad de San Carlos, donde recibió en título de notario público en 1862. Situaciones de tipo personal obligaron al joven a buscar refugio en México, y resultó involucrado en los movimientos armados que finalizaron con el triunfo del culminado el 30 de junio de 1871.

Barrios se caracterizaba por tener un carácter recio y un temperamento violento, pronto fue rodeado por los liberales más extremados y puso en marcha el programa de reforma del país a toda costa. Gobernó como dictador desde mediados de 1873 hasta inicios de 1880, cuando se promulgó la constitución de 1879. Murió en 1885 intentando lograr la reunificación de Centro América por la vía de las armas; descansan sus restos en el cementerio General de la ciudad de Guatemala”. *(Polo Sifontes; 1993:*

2.2.2.3 Algunas reformas durante el período liberal.

A pesar de las dificultades financieras y políticas durante su gobierno, el presidente Barrios tuvo la preocupación del progreso industrial. Uno de los acontecimientos más grandes de la época fue la introducción de la locomotora al país.

Se realizó la construcción de carreteras y se puso mucho énfasis en la construcción de vías férreas, ya que, merced al vapor de agua, el ferrocarril era en ese momento es el principal medio de transporte en Europa y América del Norte.

La Primera Infraestructura ferroviaria se asentó en Escuintla, siendo inaugurada en el año de 1,880 por el General Justo Rufino Barrios. El ferrocarril constituyó para los escuintlecos el centro de la economía y desarrollo.

El primer ramal del ferrocarril, que partía del puerto san José a Escuintla fue inaugurado el 20 de junio de 1,880. Para justo Rufino Barrios, los nuevos caballos de acero, según su entender, eran la solución perfecta para el desplazamiento y traslado del nuevo producto agrícola cultivado en Guatemala el Café.

Los señores Federico Nanne y Luis Schlesinger, el 7 de abril de 1,877 firmaron un contrato con el gobierno para construir ese primer ramal ferroviario y el 13 de agosto del mismo año, firmaron otro contrato para construir el ramal que de Escuintla llegara a la capital, pasando por Amatitlán, donde se inaugura en el año de 1,882.

El 04 de julio de 1,883 ingresa por primera vez el ferrocarril a la ciudad de Retalhuleu, a la estación ferroviaria aún sin terminar. Un año más tarde el 04 de julio de 1,884, se terminan los trabajos del ferrocarril en los tramos Retalhuleu, Caballo Blanco y Champerico. El edificio de la estación era un edificio de pino rojo traído de New Orleans. En la parte sur occidente tenía tres pisos y se disponía de amplios corredores, oficinas, servicios de bodega, taquilla y salas de espera.

La vía férrea entre el Puerto de San José y la Ciudad de Guatemala fue inaugurada el 19 de julio de 1884, con motivo de celebrar el gobernante su cuadragésimo nono cumpleaños. En esa ocasión, Barrios ingresó a la Ciudad vestido de fogonero en la locomotora.

“La recepción de la locomotora fue suntuosa, el tren era arrastrado por dos máquinas de 30 toneladas, decoradas con flores y gallardetes; al frente de la primera y en el puesto de favoda, los ingenieros pusieron un retrato del general Barrios. El trayecto desde Amatitlán a Guatemala estaba adornado con arcos y postes vestidos de verdura y multitud de banderolas; las salvas de cohetes, eran innumerables, acompañando el clamor de 20 ó 30 mil voces que al llegar el tren a la calle que desemboca hacia la Aduana, lanzaron al viento sus alegres vítores al jefe progresista que asombraba a los habitantes con aquella hermosísima nueva.

Al llegar a su destino Barrios saltó de la locomotora a tierra, indicando con su apareamiento que él era el verdadero autor del gran adelanto. Un himno cantado de 200 a 300 jóvenes del Instituto Nacional fue dedicado enseguida al general Barrios, quien se detuvo por rato en una plataforma preparada al efecto, en donde se distribuían refrescos y licores y unas medallas conmemorativas del suceso, que llevaban grabadas en el anverso esta

leyenda: “J. Rufino Barrios, a los guatemaltecos” y en el centro una locomotora humeante y en el reverso esta fecha: “19 de julio de 1884”. (Lainfiesta; 1975: 332 – 334).

La primitiva estación del tren en la capital estuvo en el interior del ex convento de San Francisco. Los rieles llegaban a este lugar a través del antiguo callejón concordia. (Actual 6ª Avenida A, zona 1, de la ciudad capital).

Así mismo se colocaron los primeros teléfonos, se tendieron hilos telefónicos para anunciar la llegada de los buques a los puertos y, consecuentemente, para despechar los productos de exportación. Del mismo modo se incrementó la actividad postal con otras naciones.

Se impulsó la producción en gran escala de caña de azúcar, cacao, quina, banano y café. Durante el régimen conservador fue la grana el sostén económico del país, tratándose de un producto de poco volumen y gran precio, bastaban para su exportación a Inglaterra unas cuantas recuas de bestias de carga, para poner los panes de grana en el golfo Dulce por lo que no se necesita de importantes vías de comunicación ni vehículos para transporte pesado, pero en la década de 1860 a 1870, este cultivo entró en crisis, por lo que el régimen de la Reforma volvió sus ojos hacia el café, como el cultivo por el cual podría vincularse Guatemala al mercado internacional. Debido a que es un producto de mucho volumen que requiere ser cultivado y beneficiado en gran escala para que sea rentable y que este madura en una misma época del año y requiere de una gran cantidad de mano de obra para su corte, se crearon medidas de tipo legal, ejecutadas por los jefes políticos departamentales para que los indígenas de las tierras comunales y otros realizaran el trabajo; así mismo hubo que crear grandes fincas para sembrarlo, pero para obtener la tierra, los reformadores hubieron de confiscar las propiedades de la iglesia y se suprimieron las tierras comunales. Asimismo surgió un régimen de propiedad privada que originó nuevas y grandes fortunas.

El café recolectado requería de un transporte masivo. El ferrocarril fue la respuesta al problema, razón por la cual se construyeron los primeros tramos ferroviarios. Así mismo se habilitaron puertos y se construyeron otros, mientras se liberaba a los buques de los impuestos de anclaje y fardo, para incentivarlos a tocar costas guatemaltecas. Esta modernización provocó cambios profundos en las estructuras semi coloniales, con el fin de vincular al país con el resto del mundo mediante su considerable exportación cafetalera.

Se inició en Guatemala la circulación y aceptación forzosa de papel moneda, pero el aparecimiento de los bancos obedeció más bien a la necesidad de proveer créditos agrícolas. Se crearon a lo largo de la época las siguientes instituciones: Banco Nacional, Internacional, Colombiano, Tesorería Nacional, Agrícola Hipotecario, de Occidente, de Guatemala, Comité Bancario de Guatemala, Comercial y Americano. Cada una de estas instituciones fue emisor de papel moneda con un respaldo en metálico y se caracterizaron por una extensa variedad de tamaños y colores así como presentar en sus grabados obras de carácter alegórico, es el caso de algunos de ellos que dentro de sus denominaciones de billetes, colocan en sus grabados la efigie del general Barrios, así como un grabado alegórico de la llegada del tren a la Ciudad.

2.2.2.4 Otros gobiernos liberales.

José María Reyna Barrios (1892 – 1898). Militar sobrino del fallecido presidente Barrios, se hizo cargo de la nación el 15 de Marzo de 1892. Durante su administración se inició la construcción de un puerto en Iztapa; del mismo modo se amplió el trayecto de la ferrovía de San José al nuevo puerto, sin embargo la muerte del presidente acabó con el proyecto. Así también durante su gobierno se emprendió la construcción del ferrocarril del Norte, con dineros de la nación y lo llevó desde Puerto Barrios hasta el Rancho y, hacia el suroeste de Guatemala, se llevó el ferrocarril hasta el pequeño puerto de Ocós. Reyna Barrios muere asesinado la noche del 08 de febrero de 1898.

Luego de la muerte de Reyna Barrios el primer designado a la presidencia es el licenciado *Manuel Estrada Cabrera (1898 – 1920)*. En 1906, el general Tomás Regalado invadió el país al frente del ejército salvadoreño, con el único fin de derrocar a Estrada Cabrera, la invasión dio motivo para la firma de los pactos de Washington de 1907. Estrada Cabrera contó siempre con el apoyo del gobierno estadounidense; esto encuentra su explicación en que fue ese el momento en que se hacían grandes concesiones a intereses norteamericanos, la concesión de monopolios se circunscribe básicamente a tres rubros: la compañía frutera, los ferrocarriles y la electricidad.

“Los tramos ferroviarios pasaron rápidamente a formar parte del monopolio de la *Unit Fruit Company* UFCO que dentro de los primeros acuerdos alcanzados con el gobierno guatemalteco se incluía el uso de las vías del ferrocarril y la exclusividad a transportar el correo entre Guatemala y Estados Unidos. Con la expansión de la producción del banano y el incremento de las

exportaciones, la UFCO crea la empresa ferroviaria conocida como *Internacional Rail Centroamérica* IRCA, a partir de una concesión que el gobierno de Estrada Cabrera le otorga para operar el ferrocarril hacia el Atlántico. El viejo sueño de construir el “ferrocarril del norte” del régimen liberal, se vio frustrado por la guerra contra El Salvador y la falta de créditos que termino con la muerte de Reina Barrios. Con ello, la expansión del poder de la transnacional del banano se consolida rápidamente en todo el territorio nacional, controlando puertos, telégrafos, ferrocarril, y la producción de energía.” (Rodríguez; 2007: http://www.omal.info/www/article.php3?id_article=1029)

En 1904 la IRCA se apodera de los ferrocarriles incluyendo el ferrocarril del Norte, construyendo el tramo restante del trayecto de El Rancho a Guatemala; de este modo, cuando en 1908 se completó la ferrovía interoceánica, el país había perdido el dominio de la misma. Este poder dura hasta principios de los años 70, cuando decide retirarse del país. Las ferrovías han sido desmanteladas en diferentes tramos alrededor de Zacapa.

Una etapa de robos de metal castigó esta línea ferroviaria llena de historia, pero la administración de la estación decide arreglar el lugar y abre el *Museo del Ferrocarril de Zacapa* oficialmente el 8 de enero del 2004.

En 1908 se termina la construcción de la Estación Central del Ferrocarril, iniciada en 1884 en el gobierno de Barrios y que sufriría serios daños con los terremotos de 1917 y 1918. Se reconstruye con un estilo arquitectónico neoclásico; sin embargo, un incendio en noviembre de 1995 consumió el segundo nivel de la construcción y le causó daños severos al inmueble.

En noviembre de 2003 se inicia los trabajos de restauración que concluyeron en enero de 2004, año en que se decidió fundar el Museo del Ferrocarril con el objetivo de narrar la historia ferroviaria de nuestro país.

Luego de sucesivas reelecciones, finalmente el 15 de abril de 1920 se firmó la rendición de Manuel Estrada Cabrera, cuando una revuelta armada tomó forma dentro de un grupo de ciudadanos de tendencias conservadoras. Don Manuel Estrada Cabrera murió en prisión la madrugada del 24 de septiembre de 1923.

José María Orellana (1921 – 1926). Puede decirse que el mandatario tuvo marcada predilección por la construcción de vías de comunicación, fueron

construidos durante su administración más de 500 kilómetros de caminos, asimismo, se inició la construcción del ferrocarril de los Altos.

“Con la construcción en el siglo XIX del Ferrocarril Central de Guatemala a través de la llanura central, comenzaron los planes para una línea férrea que subiera hasta Quezaltenango en las montañas. Los ingenieros inspeccionaron el área en 1891 y propusieron un ferrocarril con cremallera, como los que se habían construido recientemente en Venezuela y Brasil. La construcción comenzó en 1899 y continuó durante años, finalmente terminó con un cambio de gobierno en la década de 1910. Un nuevo comité propuso una línea por adherencia con tracción eléctrica en 1920, la nueva administración guatemalteca aprobó el proyecto y, para financiarlo, impuso un impuesto de 3 pesos a las bebidas alcohólicas. El nuevo ferrocarril sería llamado Ferrocarril de Los Altos [en adelante “FLA”].

El 25 de septiembre de 1924 el FLA firmó un contrato con la *Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft* de Berlín para construir un ferrocarril eléctrico de 45 kilómetros entre Quezaltenango y San Felipe, el terminal de un ramal del *International Railways of Central America IRCA*, que había absorbido los ferrocarriles guatemaltecos en 1908”. (Morrison; 2008: <http://www.tramz.com/gt/qs/html>).

“La construcción del ferrocarril comenzó en San Felipe terminal del ramal del IRCA desde Muluá. Los primeros 16 km de la línea, entre San Felipe y Santa María, fueron terminados en 1928. El material rodante llegó desde Europa y el FLA comenzó a transportar pasajeros informalmente en ese tramo –hasta el descarrilamiento del carro motor 103 en el mes de diciembre de 1928.” (Morrison; 2008: <http://www.tramz.com/gt/qs/html>).

Lázaro Chacón (1927 –1930). Se hace cargo de la nación el 26 de septiembre de 1926 mismo día en que fallece Orellana. “Las elecciones presidenciales se caracterizaron por la división del partido Liberal en dos frentes: el Liberalismo que rodeó a Chacón y el Liberal progresismo que apoyó al general Jorge Ubico.”

“Llevó a término la obra del ferrocarril de los Altos, que luego fue suprimido por lo oneroso de su funcionamiento, asimismo llevó hasta la frontera con el Salvador un ramal ferroviario que se hizo partir desde Zacapa”. (Polo Sifontes; 1993: 337).

El 30 de marzo de 1930 el Ferrocarril de Los Altos inauguró oficialmente su ferrocarril eléctrico de 44 km desde San Felipe a Quezaltenango. Fue compuesta una canción para la ocasión y Correos de Guatemala emitió tres

sellos postales. El proyecto costó al gobierno guatemalteco aproximadamente 8,5 millones de dólares.

El FLA construyó su terminal en el sector norte de Quezaltenango debido a que planeaba otras líneas hacia San Marcos y Totonicapán sin embargo el proyecto no se llevó a cabo.

El 12 de diciembre de 1930 Lázaro Chacón se vio obligado a renunciar a su cargo, falleció en la ciudad de Nueva Orleans el 9 de abril de 1931.

Luego de un breve mandato, José María Reyna Andrade entrega el mando al *general Jorge Ubico (1931-1944)*.

En 1931 el ferrocarril de los Altos insertó la palabra “Nacional” en su nombre.

“El Ferrocarril (Nacional) de Los Altos fue un ferrocarril magnífico, uno de los más espectaculares de las Américas. Fue el único ferrocarril eléctrico de cualquier tipo en Guatemala (su capital, Ciudad de Guatemala, nunca tuvo tranvías eléctricos) y fue una de las pocas líneas eléctricas interurbanas genuinas de América Latina. Pero fue un desastre financiero. La senda de los vagones que inspiraron su construcción en el siglo XIX eran carreteras pavimentadas en 1930 y los buses y automóviles corrían por todas partes. Los trenes del FLA promediaban sólo 200 pasajeros diarios y la carga estaba muy por debajo de las estimaciones. Los ingresos no cubrían ni siquiera los costos operacionales. El 19 de septiembre de 1933 una tormenta inundó el tramo inferior, causó avalanchas desde las montañas y dañó dos puentes. El gobierno rechazó reconstruirlos. Los residentes ofrecieron reparar la línea por su cuenta, pero fueron rechazados. El presidente guatemalteco Jorge Ubico procesó a los voluntarios, despidió a todos los empleados del FLA y ordenó que el ferrocarril fuera desmantelado. Los rieles fueron usados como postes de alumbrado, los durmientes y edificios usados como combustible y el material rodante vendido como chatarra. Debido a sus motores eléctricos y a sus bogies de trocha estándar, no tuvieron ningún otro uso en Guatemala. El legendario ferrocarril eléctrico de Quezaltenango fue declarado permanentemente cerrado el 10 de noviembre de 1933. Había funcionado solamente 3 años y medio.

La mayor parte de rastros del FLA han desaparecido hoy. Pero el túnel ferroviario cerca de Zunil es usado por los automóviles y el terminal de pasajeros en 4ª Calle en Quezaltenango está intacto y se ha convertido en el Centro Intercultural de la ciudad. Este incluye un pequeño *Museo del Ferrocarril de Los Altos*.”

(Morrison; 2008: <http://www.tramz.com/gt/qs/html>)

Jorge ubico abandona el país, debido a los acontecimientos del estallido y posterior triunfo de la revolución de 1944, se exilia en la ciudad de Nueva Orleans. Muere el 14 de febrero de 1946.

2.2.2.5 Después de la Revolución.

Jacobo Arbenz Guzmán. (1950 – 1954). Su programa fue diagramado en puntos básicos y nacionalistas, que promoverían la industrialización del país, y a la vez la independencia económica de Guatemala, eliminando los viejos monopolios extranjeros avalados por anteriores gobiernos. Su lucha abierta en contra de los grandes intereses norteamericanos le costó su derrocamiento, monopolios integrados por la United Fruit Company, la IRCA y la Bond and Share que eran manejados por altos funcionarios del gobierno norteamericano. El monopolio del transporte ferroviario, el de la producción y explotación del banano y el de la energía eléctrica llegaban a su fin al iniciarse la construcción de la carretera al Atlántico, el Puerto de Santo Tomás y la hidroeléctrica de Jurún Marianalá, esto perjudicaba a las empresas norteamericanas pero beneficiaba al pueblo de Guatemala.

En 1954 una invasión es anunciada por medio de volantes que aviones dejan caer sobre la ciudad, arengando al ejército para derrocar al gobierno, días después los mismos aviones ametrallan algunos cuarteles militares, el Palacio Nacional y las instalaciones de combustible de la zona 12. El ejército se divide y son pocos los que defienden al régimen, finalmente el ejército pacta y en junio de 1954 el presidente Arbenz renuncia al cargo presionado por las circunstancias. Falleció en la Ciudad de México el 27 de enero de 1971.

Hacia fines de la década de los 60 y principios de los años 70 la IRCA decide retirarse del país. Entonces el gobierno de *Julio César Méndez Montenegro (1966 – 1970)*, adquiere la maquinaria de IRCA y crea la empresa *Ferrocarriles de Guatemala FEGUA*

Fegua tenía trenes de pasajeros y de carga y funcionó con normalidad hasta entrados los años noventa, cuando los trenes empezaron a perder clientela. Al llegar la innovación del tráiler, que podía llevar mercadería pesada en forma más rápida, así que en muchos países de Latinoamérica el tren dejó de utilizarse como transporte de carga y todo se transportaba por carreteras. En 1996 Fegua paró los trenes, debido a que el negocio ya no era rentable.

“En Octubre de 1997, el gobierno del entonces presidente de Guatemala *Álvaro Arzù (1996 - 2000)*, privatizaba FEGUA a favor de la norteamericana *Railroad Development Corporation RDC*, cuya sede se encuentra Pittsburg Estados Unidos. Dicha empresa cuenta con operaciones en seis países de tres continentes, teniendo como modelo de negocios el desarrollo de la logística basado en el ferrocarril, el uso de las instalaciones portuarias y el desarrollo de fibra óptica con otros negocios relacionados.

Su inversión en Guatemala se basaba principalmente en la explotación de 800 Kilómetros de línea férrea a través de su subsidiaria *Ferrovías de Guatemala*. Después de años de abandono, la poca inversión recibida y la destrucción generada por el huracán Mitch, el valor que la empresa adquiriría, no estaba en la infraestructura y el equipo existente, pues es chatarra. El valor real del ferrocarril en Guatemala está en la conexión estratégica que logra su recorrido, al conectar el océano Pacífico, el sur de México, el norte de El Salvador con los puertos guatemaltecos en el mar Caribe, desde donde se accede al océano Atlántico.”

(Rodríguez; 2007: http://www.omal.info/www/article.php3?id_article=1029)

“Después de años de abandono, el servicio comercial fue restituido en 1999 - dos años después de la concesión-, luego de rehabilitar un tramo de 60 kilómetros que une Ciudad de Guatemala con El Progreso, cuyo trayecto fue utilizado principalmente para el transporte de cemento de la fábrica localizada en dicha región. Posteriormente se rehabilito el tramo entre Puerto Barrios - Santo Tomas de Castilla y la Ciudad de Guatemala con el objetivo principal de transportar carga entre ambos destinos.

La inversión inicial se estimo en 15 millones de dólares, de los cuales un porcentaje minoritario correspondía a accionistas guatemaltecos y se oriento básicamente a la rehabilitación del sistema. La concesión se realizó por medio de un contrato privado que incluía la figura del usufructo oneroso, con lo cual dicha empresa obtenía los activos físicos de la antigua compañía y el derecho exclusivo del uso de la vía, durante un período de cincuenta años. La mayor parte de las locomotoras de la antigua empresa estatal estaban paradas desde hacía un par de años, debido a las pérdidas que al Estado le ocasionaba el funcionamiento del ferrocarril, por lo tanto el compromiso adquirido por RDC era no solo propiciar de nuevo el funcionamiento del ferrocarril si no también incluía su modernización. Años después, la inversión para la rehabilitación de todas las rutas sigue esperando. La empresa RDC no ha logrado operar con fluidez la ruta del Atlántico, y se ha dedicado a

obtener ingresos a través del arrendamiento de bienes inmuebles obtenidos dentro del contrato de concesión que el Estado de otorgo, debido a que buena parte del terreno del puerto Santo Tomas pertenecía a la antigua empresa FEGUA, y el Estado a través del Ministerio de Finanzas Públicas sigue cobrando a las compañías bananeras el uso de dichas instalaciones, ingresos que debe compartir con RDC. Adicionalmente obtiene ingresos con el traslado de mercancías hacia los puertos del Atlántico y el uso turístico de la ruta.

En agosto del 2006, durante el gobierno de *Oscar Berger (2004 – 2008)*, la Procuraduría General de la Nación emprendió un juicio administrativo contra la empresa por incumplimiento de contrato - al no invertir en la modernización de la empresa- y declaro lesivo a los intereses nacionales la concesión otorgada a RDC. La declaración de nulidad se da, 100 días después de vigencia el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos. El fondo de la declaratoria de nulidad aún no está aclarado.” (Rodríguez; 2007: http://www.omal.info/www/article.php3?id_article=1029).

“La respuesta de RDC fue plantear un juicio de arbitraje en contra de la República de Guatemala bajo el amparo del capítulo 10 de inversiones del Tratado de Libre Comercio entre EEUU y Centroamérica a través del sistema de resolución de conflictos entre inversionistas y Estado. La comisión de arbitraje, se establece de acuerdo al convenio del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones -CIADI- o bien por medio de las Reglas de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional -CNUDMI-.

En búsqueda de obtener un beneficio directo y revertir la pérdida de la concesión, la empresa norteamericana contrata a Regina Vargo, jefa del equipo negociador de Estados Unidos para litigar contra el Estado de Guatemala. En la demanda la empresa alega incumplimiento de contrato, expropiación indebida y daños a su inversión. El monto que reclama es de 65 millones de dólares, (aproximadamente unos 500 millones de quetzales) que corresponde a 15 millones que se supone invirtió por el derecho de uso de la vía, reparación de la maquinaria y mantenimiento de la infraestructura; y 50 millones de dólares por concepto de utilidades proyectadas durante los 50 años que dura la concesión, pese a ser una empresa que desde sus inicios reportó constantes pérdidas.” (Rodríguez; 2007: http://www.omal.info/www/article.php3?id_article=1029).

El gobierno de Berger quería contar con un sistema de transporte ferroviario que uniera a Puerto Barrios, Izabal con Puerto Quetzal, Escuintla, y la frontera con México, sin embargo, percibían que Ferrovías no invertía lo suficiente para rehabilitarlo.

En diciembre de 2011 el Gobierno se presentó ante el tribunal para demostrar que la compañía no realizó las inversiones ofrecidas por lo que el contrato era lesivo a los intereses del Estado. Pues según declaró que se había entregado la concesión para que el país contara con un ferrocarril moderno y eso no sucedió.

Además de los abogados de la Procuraduría General de la Nación, integraron la delegación gubernamental varios expertos en comercio, juristas de la Secretaría General de la Presidencia y el Interventor de la empresa estatal Ferrocarriles de Guatemala FEGUA. En las audiencias estuvieron presentes también los abogados de la firma *Arnold & Porter*.

Del 9 al 14 de diciembre de 2011 prestaron declaración empresarios, testigos, peritos y ex funcionarios solicitados por los abogados de ambas partes, quienes fueron interrogados por los miembros del tribunal.

Richard Aitkenhead, ex comisionado presidencial de Óscar Berger, declaró al jurado que este le ordenó conformar una comisión para negociar con Ferrovías cinco puntos para evitar la declaración de lesividad del contrato.

Los puntos incluían resolver el reclamo de Ferrovías del pago al fideicomiso constituido por Ferrocarriles de Guatemala (Fegua); la falta de apoyo estatal para evitar la invasión de los terrenos a lo largo de la vía férrea así como resolver defectos legales de los contratos de usufructo de la maquinaria. Además de aclarar la situación del ferrocarril y su viabilidad para alcanzar la meta de contar con un sistema ferroviario competitivo en 2015.

Los abogados David Orta, de Arnold & Porter, y Allen Foster, de Greenberg Traurig, en representación del Estado, y RDC, respectivamente, plantearon argumentos por los efectos que tuvo la declaración de lesividad del contrato.

Los temas de la vigencia de los contratos de usufructo otorgados a RDC para el uso del equipo, los terrenos de Fegua, y las posibles ilegalidades como la falta de licitación pública para adjudicarlos fueron algunos de los temas discutidos ante el tribunal de arbitraje. La invasión por parte de pobladores de los terrenos de la vía del ferrocarril, la falta de los aportes de Fegua al

fideicomiso constituido para el mantenimiento de las locomotoras, las autorizaciones que otorgaron los interventores de Fegua y que entre otros aspectos permitieron a Ferrovías cambiar la forma de pago del canon por el usufructo del equipo.

Además se trató de esclarecer la participación del empresario Ramón Campollo en la decisión del ex presidente Berger de declarar lesivo el contrato. En su declaración Campollo negó tener interés en invertir en el ferrocarril.

Los expertos propuestos por RDC explicaron las razones por las que consideran justa la compensación reclamada; sin embargo, para los expertos llevados por Arnold & Porter, la empresa Ferrovías era “tipo C”, es decir, no era rentable e inviable, lo que le impedía su acceso a un financiamiento y reducía su valor.

Las audiencias se celebraron en Washington en la sede del Centro Internacional de Resolución de Controversias Relacionadas con la Inversión (CIADI); ahora corresponderá al tribunal presidido por Andrés Rigo, Stuart Eizenstat y James Crawford resolver si Guatemala debe pagar la indemnización reclamada por RDC, para lo cual tiene un plazo de 90 días. Las audiencias se pudieron seguir en vivo desde el sitio <http://icsid.worldbank.org/ICSID/Index.jsp>

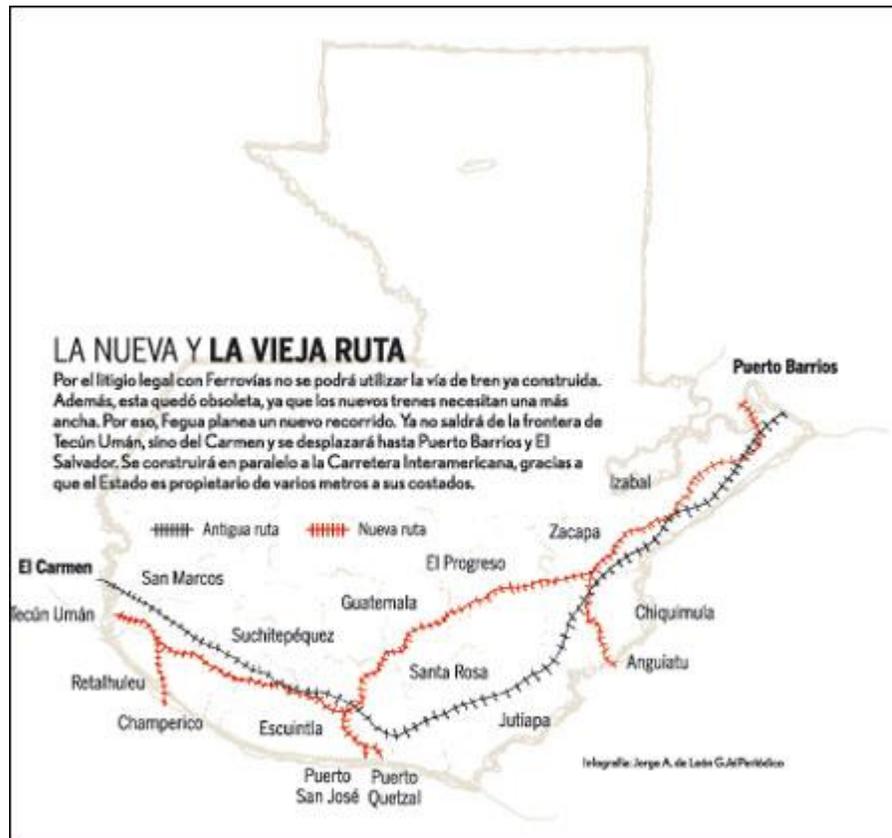
En abril de 2010 Corea del Sur se acercó con una propuesta: construir una línea completamente nueva e instalar trenes de mayor velocidad en nuestro país. El proyecto dejó entusiasmados a los directivos de Fegua que trabajan para volver los planes realidad y que el problema legal con Estados Unidos no impida que los trenes caminen.

Después de haber hecho varias consultas jurídicas y de haber analizado el caso con varios abogados se concluyó que no hay impedimento para crear una nueva línea de tren. Ferrovías tiene la exclusividad de usar la vía actual, pero no tiene exclusividad para operar trenes en Guatemala.

Corea ofreció construir toda la infraestructura, puentes, rieles, vías, estaciones, para que el tren recorra desde la frontera con México hasta Puerto Barrios, con conexión a El Salvador. Además piensan traer a Guatemala sus ferrocarriles antiguos, que alcanzan una velocidad de 100 kilómetros por hora. La nueva vía saldría de la frontera del Carmen, para no toparse con la que usufructuaría Ferrovías, que sale de Tecún Umán. La

línea del tren tendría un recorrido paralelo a la carretera interamericana. El Estado tiene propiedad de 25 metros de ancho a los lados de la carretera, entonces se podría hacer allí, al lado de la carretera, del Carmen a Escuintla.

Al llegar a Escuintla las dos vías –la nueva y la de Ferrovías– se toparán inevitablemente, pero la idea de Fegua es pagar una suerte de peaje a la empresa estadounidense para que dejen pasar los vagones coreanos. En Escuintla la línea se dividirá en dos, una ruta hasta la frontera con El Salvador y otra hacia Puerto Barrios. Recuperar el ferrocarril también significa poder incorporar a Guatemala en el Corredor Ferroviario de Mesoamérica, un proyecto que pretende unir México con Panamá por medio de rutas de tren. El problema de Guatemala ha dificultado el proyecto que todos los países de Latinoamérica quieren echar a andar pues somos el contacto entre el norte y el sur. Si el proyecto con Corea se concretara, se podría participar también en el programa regional, que pretende rutas de tren para carga y pasajeros. El Banco Interamericano de Desarrollo otorgó US\$1 millón para hacer los primeros estudios en Centroamérica que lleven a la construcción de toda la vía.



El Periódico 2010.

Nota aclaratoria: por error del matutino las rutas fueron confundidas. La antigua ruta del ferrocarril corresponde al tramo punteado en color rojo y la nueva ruta propuesta es el tramo punteado en color negro.

El Ferrocarril dejó de funcionar públicamente en Guatemala como servicio de transporte y luego de una historia controvertida, pasó a manos extranjeras y años después, se inicia un proceso complicado de reintegración a propiedad guatemalteca.

Este asunto constituye el Capítulo más reciente de la historia del ferrocarril en Guatemala. Que fue concebido como un medio de transporte de personas y mercancías que apoyaría el impulso del desarrollo nacional. Se ha convertido a lo largo de los años en una pesada carga, usado y explotado principalmente por empresas extranjeras; que amparados de oprobiosos contratos de concesión, han sacado provecho de este medio de transporte, por distintos medios, sin que hasta la fecha, haya logrado generar el desarrollo esperado.

2.2.3 ORIGEN DEL MUSEO DEL FERROCARRIL.

La idea de establecer un museo ferroviario en Guatemala, data de muchos años atrás, cuando ante el declive de la actividad ferroviaria, un grupo de trabajadores y amantes del ferrocarril, visualizaron que tanto los equipos móviles y material rodante, como se les llama en el lenguaje ferroviario, así como los talleres y estaciones son ejemplares auténticos de la tecnología de la época de la revolución industrial como se dio a finales del siglo XIX e inicio del siglo XX, y que en el transcurso de los años sufrieron pocas modificaciones, por lo que debían ser conservados y resguardados.

En el año 1991 se informó por el personal de talleres de –FEGUA- que existía un plan para negociar la venta de la locomotora a vapor del año 1948, No. 205 que en ese tiempo aun operaba, la cual iban a ser declarada inservible y así venderla a un parque de diversiones en el exterior, surgiendo un movimiento de varios sectores sociales con el propósito de gestionar ante el gobierno la protección de tan importante pieza ferroviaria, que se pretendía sacar del país.

Para el efecto se recolectaron más de 700 firmas en respaldo de las gestiones realizadas, sin la aparente atención del gobierno, quien en forma discreta tomo las medidas pertinentes para que no se consumara dicha depredación, por lo que con gran satisfacción y orgullo, hoy FEGUA y el Museo del Ferrocarril exhibe en un lugar destacado dicha locomotora.

Este incidente, constituye el primer caso en Guatemala en que un bien histórico de carácter ferroviario haya sido protegido, con la valiosa y decidida colaboración de la ciudadanía.

Posteriormente en el período 1996-1997, la Locomotora No 34, fabricada en 1897, se pretendía fuera negociada para viajes turísticos al exterior. Los empleados de FEGUA se opusieron, colocándose sobre la vía férrea para que no fuera sacada de la Estación Central convirtiéndose la locomotora en un icono de los Ferrocarriles de Guatemala. Los trabajadores manifestaron en ese entonces que. “La 34, únicamente saldría del patio de FEGUA sobre sus cadáveres”.

Se destaca otro hecho muy importante, relacionado directamente con la preservación de bienes históricos de carácter ferroviario como lo fue la gestión ante el Ministerio de Cultura y Deportes en el año 2005 de la

DECLARACIÓN de PATRIMONIO CULTURAL de los edificios, patios y talleres en donde actualmente se encuentra el Museo.

Finalmente, el Museo abrió sus puertas oficialmente el 8 de enero del 2004 habiéndose instituido también como el Centro Cultural – FEGUA-. El 9 de enero del mismo año se inauguró el Museo del Ferrocarril de Zacapa con los mismos objetivos y funciones del de Guatemala. En el año de 1998 con la inquietud de rescatar las piezas históricas que se encontraban en las bodegas y oficinas de la Estación Central, con apoyo del Instituto de Antropología e Historia se concentraron las primeras 100 piezas consideradas como históricas en un área de las oficinas administrativas donde antiguamente funcionaba el departamento de Procesamiento de Datos (IBM) en donde se ubicó la primera pieza, consistente en una balanza *Riehle Bros* así como una cámara fotográfica, un proyector cinematográfico y un fonógrafo, esta inquietud dio paso a la motivación de los trabajadores y autoridades a recopilar información así como buscar la asesoría para la implementación de la primera sala de exposición de Los Museos Del Ferrocarril De Guatemala.

2.2.3.1 Exhibición permanente.

Exhibe valiosas piezas históricas que comprenden material rodante, artículos diversos de uso en el ferrocarril de antaño, fotografías, mobiliario, indumentaria, entre otros.

Del hecho de que se presentan para su estudio, tres épocas del desarrollo del ferrocarril:

- La primera de 1880 a 1928 representada por la Locomotora a vapor No. 34.
- La segunda de 1928 a 1950 representada por las Locomotoras a vapor No. 204 y 205.
- La tercera de 1950 a 1972 con las Locomotoras accionadas por Diesel No. 606 restaurada por el personal de FEGUA para su exhibición.

Sobresalen entre los materiales de arrastre los Coches Ejecutivos:

- “Guastatoya” de 1896 (época 1)
- “Managua” Coche ejecutivo de 1896 (época1)
- “Michatoya” de 1938 (época 2)

Estos tres equipos estaban al servicio de los presidentes y otros Ejecutivos de la *International Rail Ways of Central América IRCA*, también fue utilizado por los Presidentes de la República de esa época.

Adicionalmente se exhiben:

- Un choche restaurante de 1937 (época 2) y otros vagones diversos de la época del apogeo del ferrocarril en Guatemala y el Salvador.
- Recientemente se agregan a la exhibición las Locomotoras diesel 700, 306 y 309 todas de la 3ª época y un vagón de trabajo mixto número 1210 fabricado en 1890 (época 1) los motores de vía No. 514 y 588 (época 2).
- En la sala de exhibición permanente se aprecian carretas de equipajes, cajas fuertes, boletería, telégrafos, teléfonos, mobiliario y equipos de oficina, de las diferentes épocas del desarrollo ferroviario.
- Destaca también el mobiliario de una habitación del antiguo Hotel de la estación de Zacapa, el cual en su tiempo alojó a los pasajeros procedentes de varios países que desembarcaban en Puerto Barrios y connacionales que por la misma vía se embarcaban en el mismo puerto.
- Desde octubre del 2005 se inicio la construcción de una maqueta ferroviaria a la escala internacional HO (1:87) que muestra a las generaciones jóvenes como eran los ferrocarriles del siglo XIX y XX.

2.2.4 DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN DE LA GUÍA INTERACTIVA PARA NIÑOS DEL MUSEO DEL FERROCARRIL.

2.2.4.1 Características del contenido de la Guía Interactiva para Niños del Museo del Ferrocarril.

A. La guía para niños se presenta en dos versiones:

- La primera presenta el contenido todo color en cada una de las páginas.
- La segunda presenta el contenido en blanco y negro para colorear.

B. Cada versión de la guía consta de 26 páginas de papel bond, tamaño media carta, de dimensiones 21.7 cm de ancho x 14 cm de alto, con textos e ilustraciones.

C. Las ilustraciones, diseño de portadas textos y diagramación del proyecto son originales del Epeesista, con excepción de las fotografías que fueron tomadas de libros, revistas y fuentes en internet. *Ver bibliografía)*

D. El contenido se divide en cuatro secciones de la siguiente manera

- **El tema principal:** aquí se relata de manera cronológica la historia del ferrocarril de forma muy breve.
En total cuatro *Temas principales* conforman la guía.
- **Sabías que...:** esta sección se presenta como un anexo al tema principal, en donde se relatan notas curiosas relacionadas al ferrocarril.
En total cuatro secciones *Sabías que...* conforman la guía.
- **Ayúdame a resolver.:** sección de actividad de juego para niños relacionada al tema principal, con esta sección se cierra cada uno de los cuatro temas que se presentan en la guía.

En total cuatro secciones *Ayúdame a resolver* conforman la guía.

- **Glosario:** aquí se incluyen palabras relacionadas al tema del ferrocarril.

E. Las tres primeras secciones descritas en el inciso anterior se repiten de manera periódica dentro del contenido de la guía.

F. El contenido de la guía será impreso a colores y en tonalidades de grises en alta calidad e impresión.

G. La portada y contraportada será impresa sobre cartoncillo y totalmente a color en ambas versiones.

H. La portada presenta el nombre del Museo y algunos gráficos, en la portada interior se colocan los créditos y la contra portada presenta el escudo de la Universidad de san Carlos y el logo del Museo del Ferrocarril.

I. En la siguiente presentación el margen en las páginas muestra el tamaño aproximado que tendrá la guía.

CAPÍTULO 3
INFORME FINAL

INFORME FINAL.

3.1 INFORME DEL DIAGNÓSTICO.

3.1.1 DATOS GENERALES DE LA INSTITUCIÓN.

Nombre de la institución.

Museo del Ferrocarril Guatemala.

Ubicación Geográfica.

9ª Avenida y 18 Calle zona 1, Centro Histórico Ciudad de Guatemala.

Tipo de Institución.

Estatal.

Museo de tipo industrial.

Su temática: la historia del ferrocarril en Guatemala.

Visión.

“Ser un ente autónomo, que vele por todos los bienes muebles e inmuebles ferroviarios, que sean parte del patrimonio Cultural de Guatemala, creando instancias para su segura y pronta preservación y que coadyuven a la cultura integral de los guatemaltecos”.

Misión.

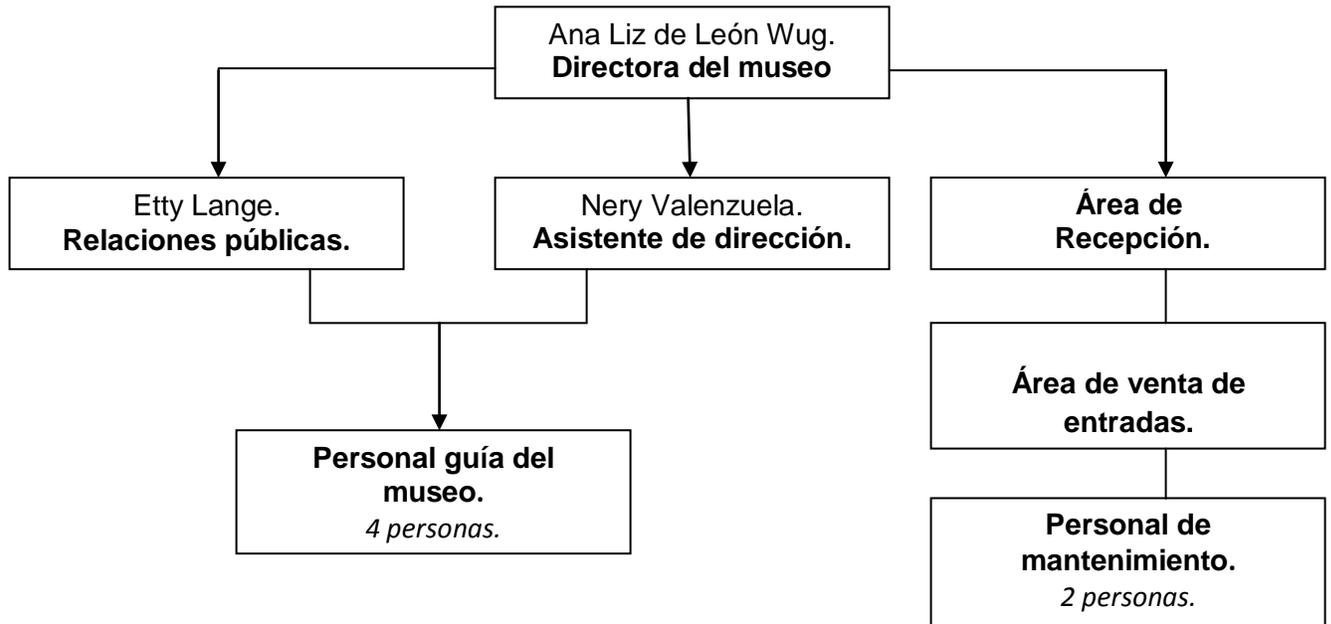
“Rescatar, proteger, conservar y promover la investigación y divulgación del Patrimonio Histórico de carácter ferroviario en Guatemala.”

Objetivo.

“Contar con un Centro Cultural y Museos del Ferrocarril para mostrar a las pasadas, presentes y futuras generaciones la influencia del ferrocarril en el desarrollo económico y social de la región.

Estructura organizacional.

Museo del Ferrocarril Guatemala.



Recursos.

Humanos.

El museo cuenta con nueve trabajadores de los cuales siete de ellos se relacionan directamente con el área cultural.

- Director.
- Asistente de Dirección.
- Encargado de Relaciones públicas.
- Recepcionista.
- Encargado de cobro de ingreso.
- Personal guía para atención al público. *4 personas.*
- Personal de limpieza. *2 personas.*

Materiales.

- cuenta con material de video acerca de la historia ferroviaria en Guatemala, este material se proyecta a

grupos escolares visitantes. Este material puede ser solicitado por las personas que lo deseen.

Financieros.

ser una entidad del gobierno sin fines de lucro, el Museo del Ferrocarril posee un presupuesto anual muy reducido, por lo que las donaciones de empresas privadas y otras instituciones que por alguna razón tienen interés en apoyar el arte y la cultura del país, sirven a la institución para poder llevar a cabo algunos proyectos o actividades culturales.

El valor de la entrada de visita al museo es mínima, sin embargo les ayuda en gran medida.

La institución está abierta a recibir y da su apoyo a estudiantes universitarios Epeesistas, practicantes o en fase de tesis, de distintas carreras con fin de que estos aporten ideas y/o elaboren proyectos que puedan beneficiar a la institución.

3.1.2 TÉCNICAS UTILIZADAS PARA EFECTUAR EL DIAGNÓSTICO.

- Observación.
- Investigación documental acerca de la institución.
- Entrevista abierta con personal de la institución.

3.1.3 FUENTES UTILIZADAS PARA REALIZAR EL DIAGNÓSTICO.

- Museo del Ferrocarril Guatemala.
- Ministerio de Cultura y Deportes, *Guía didáctica para la visita de los museos en Guatemala.*

3.1.4 LISTA DE CARENCIAS, AUSENCIAS O DEFICIENCIAS.

Carencias físicas:

- Material escrito de información para el público.
- Documentación histórica acerca de su temática.
- Presupuesto para actividades y proyectos culturales.
- Programas de capacitación.
- Espacios adecuados para oficinas y personal.

Carencias humanas:

- Personal para atención de distintas áreas y tareas.
- Profesional especializado en el tema.
- Curador.

3.1.5 ANÁLISIS FODA.

FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Interés en el proyecto por parte de la dirección del museo. ➤ Disposición en apoyar el proyecto con la información y acceso requeridos en la institución.
OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La carencia de material escrito para niños acerca de la temática que el museo exhibe. ➤ Falta de documentación histórica del tema. ➤ Material gráfico ya aprobado y elaborado por un estudiante de EPS de Diseño Gráfico, que puede ser adaptado a las ilustraciones del proyecto.
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Poco conocimiento del personal con respecto al tema. ➤ Falta de documentación histórica del tema. ➤ Tiempo de aprobación del proyecto por parte de la dirección del museo debido a múltiples atribuciones que se deben atender.
AMENAZAS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Falta de presupuesto para implementar el proyecto de manera permanente en el futuro. ➤ A pesar del interés de la institución en el proyecto, este deberá ser aprobado finalmente por un interventor externo, delegado del Ministerio de Cultura y Deportes.

3.2 SÍNTESIS DEL PROCESO DE EJECUCIÓN.

Luego de previo contacto y reunión con la dirección del Museo del Ferrocarril, se procede a presentar la propuesta formal para la elaboración de un proyecto de publicación para niños.

Una vez evaluado y aprobado el proyecto por parte de la institución, se inicia el proceso de documentación y recopilación histórica, que es la base principal para la elaboración de los textos que son posteriormente adaptados a un lenguaje sencillo. Así mismo se inicia la creación y elaboración de los gráficos basados y realizados especialmente para cada uno de los textos que se incluyen en la publicación.

Una vez finalizada la diagramación de la publicación, se entrega un borrador de la misma a la dirección de la institución. Tras pasar por revisión previa por parte de la dirección y hacer ésta las observaciones y sugerencias que considera pertinentes, se procede a la realización y corrección de las mismas.

Cuando finalmente el contenido es aprobado en su totalidad por parte de la institución, se procede a la impresión de los ejemplares, producto final del proyecto EPSArte, y su entrega formal a la dirección del Museo del Ferrocarril.

El proyecto tiene como logro principal la elaboración de material escrito y digital acerca de la temática del Museo, enfocado principalmente para niños, sin embargo el proyecto se adapta y beneficia al público en general. Así mismo se logra a través del proyecto que el personal guía del museo, maestros y educadores, cuenten con un texto base que le ayude y le auxilie en sus pláticas a grupos visitantes y estudiantes, proporcionándole los puntos históricos principales que debe abordar. Finalmente se logra una breve recopilación histórica del Ferrocarril en Guatemala.

Uno de los hechos que atrasa la elaboración del proyecto fue la poca información histórica que el museo pudo proporcionar, ya que no cuenta con ningún material escrito, y el personal no cuenta con una base de conocimiento sólida en cuanto a la historia. Así mismo, el tiempo que toman los trámites administrativos correspondientes para la aprobación de las distintas fases del proyecto, fue un factor que influyó mucho en el tiempo de ejecución y entrega del proyecto.

3.3 DESARROLLO DEL CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES Y RESULTADOS.

Se realizaron las actividades programadas en base al en la siguiente forma:

A. Reunión con la Dirección del Museo del Ferrocarril: Se programó una reunión con la dirección del museo para el día 06 de marzo de 2012, en la reunión se habló de la intención del Epeesista de proponer y elaborar un proyecto cultural para la institución como parte de los requisitos del proceso de graduación. Se plantearon las ideas generales del proyecto EPSArte, la elaboración de una Guía Interactiva para Niños acerca del Museo del Ferrocarril. En dicha reunión la dirección aprueba la idea del proyecto y se programa la presentación formal del anteproyecto para el 13 de marzo de 2012. La dirección deja asignada a la señorita ETTY LANGE, encargada de Relaciones públicas del Museo, para dar seguimiento al proyecto EPSArte.

B. Presentación del Anteproyecto: según lo programado el día 13 de marzo de 2012, se sostuvo una reunión con la señorita ETTY LANGE a quien se entregó de manera formal y por escrito el anteproyecto EPSArte, en donde se plantean las especificaciones y objetivos del mismo. Será en esta misma reunión la señorita LANGE facilita material de información acerca de la institución y la autorización para la toma de fotografías.

C. Recopilación de información e investigación histórica: Aquí se inicia la ejecución del proyecto, este proceso de recopilación de información e investigación lleva un período de 3 semanas del 13 de marzo al 31 de marzo de 2012, período en el cual se consulta material bibliográfico como libros de texto, periódicos, revistas y algunos artículos relacionados en internet. Durante este período, se recibe vía electrónica la información adicional acerca de la institución solicitada en días anteriores a la señorita LANGE. Durante el proceso se logra recopilar la información necesaria que se utilizará

posteriormente para la elaboración de los textos que formarán parte de la guía para niños.

D. Visita guiada al museo: como parte del proceso de recopilación de información se realiza una visita guiada por las distintas áreas al museo el día 19 de abril de 2012. En dicha visita se permite la toma de fotografías únicamente en algunas áreas, siendo restringido sin excepción el uso de cámara fotográfica en la sala de exposiciones. Durante esta visita se realiza una entrevista abierta al personal guía del museo, en donde se logra conocer sus experiencias en esta labor con los grupos de niños visitantes que reciben diariamente, así como las actividades adicionales que tienen como parte de sus atribuciones diarias dentro del museo.

E. Revisión, selección, ordenamiento del material y elaboración contenido de la guía: este proceso lleva un total de seis semanas del 19 de abril al 31 de mayo de 2012. Durante este período también se da inicio a la redacción formal del Capítulo I y II del documento EPSArte.

F. Elaboración de textos y gráficos de la guía para niños: se da inicio a la elaboración del resumen y síntesis de los pasajes históricos más relevantes en historia del ferrocarril de Guatemala y su adaptación a un lenguaje sencillo, partiendo de la información histórica recopilada semanas antes. Así mismo se crean los personajes, gráficos y actividades que serán parte de la publicación, los cuales fueron adaptados especialmente según el contenido de cada texto, con el fin de que el lector se sienta atraído hacia la publicación. Se logra finalmente la diagramación del contenido y así estructurar por completo una publicación histórica para niños acerca de la temática que exhibe el Museo del Ferrocarril.

G. Primera presentación preliminar del Proyecto al Museo: El día 05 de junio de 2012, se sostiene una reunión con la directora del Museo, la Licenciada Ana Liz de León, a quien se hace entrega del borrador de la guía para niños. Quien ofrece revisarlo, así como presentarlo a sus superiores para que estos a su vez puedan también revisar y corregir el

contenido del mismo según los intereses de la institución. El proceso de revisión y corrección por parte de la institución lleva un tiempo de 8 días hábiles. El día 15 de junio, es devuelto el borrador con las observaciones señaladas para su corrección. En dicha reunión se programa una segunda presentación preliminar del proyecto ya con las correcciones realizadas para el día 02 de julio. La dirección solicita se pueda proporcionar una presentación a todo color del proyecto.

H. Segunda presentación preliminar del Proyecto al Museo: Según programación en reunión anterior la segunda presentación preliminar del proyecto se lleva a cabo el día 02 de julio, esta vez la presentación se realiza en presencia de todo el personal del Museo quienes luego de la presentación participan dando su opinión, haciendo preguntas y aportando nuevas ideas para proyectos similares que pueden ser desarrollados a partir este. En dicha reunión se aprueba totalmente el contenido de la publicación por parte de la Institución.

I. Redacción del Informe final: Luego de la aprobación final del proyecto por parte de la institución, se procede a la elaboración del informe final donde se presentan las conclusiones del proyecto EPSArte en general, se hacen las recomendaciones que se consideran para la el seguimiento del proyecto a futuro y se plantean logros obtenidos con el proyecto. Finalmente se redacta el proceso llevado a cabo para la realización del proyecto. Esta etapa lleva un tiempo de 1 semana, del 03 de julio al 09 de julio de 2012.

J. Impresión de la Guía: Una vez terminados los trámites correspondientes, se hacen las gestiones necesarias para la impresión del la guía para niños. El día 05 de septiembre se lleva una copia digital del proyecto para su impresión a la empresa *CompuClub* en donde se solicita la impresión de 5 ejemplares, mismos que son entregados el día 17 de septiembre de 2012.

K. Presentación final y entrega del proyecto al Museo del Ferrocarril: El día 19 de septiembre de 2012, se hace la entrega formal del proyecto al Museo del Ferrocarril, se entregan los ejemplares de la publicación, una copia digital de la misma en Blanco y negro y una copia digital todo color para su futura reproducción así como también para ser utilizada en actividades con fines educativos y/o ilustrativos por parte la institución con los grupos visitantes.

3.4 PRODUCTO Y LOGROS OBTENIDOS.

- El proyecto tiene como producto y logro principal la elaboración de material escrito y digital acerca de la temática del Museo, enfocado principalmente para niños, sin embargo el proyecto se adapta y beneficia al público en general.
- Que se cuente con un texto base que ayude y auxilie en sus pláticas al personal guía del museo, proporcionándole los principales puntos históricos que debe abordar durante el recorrido. Así también que sirva como apoyo didáctico a maestros y educadores.
- Que el museo cuente con material didáctico para distintas actividades que realiza con grupos visitantes.
- Breve recopilación escrita de la historia del ferrocarril en Guatemala y la importancia de este para el desarrollo económico del país.

3.5 EVALUACIÓN DEL PROYECTO.

En base a los resultados y logros obtenidos; el proyecto responde positivamente y logra cumplir con los objetivos EPSArte, con las expectativas de la institución y sus objetivos de proyección cultural. Así mismo se convierte a su vez en una herramienta importante de apoyo para el personal del museo, que facilitará y enriquecerá su desempeño para con los visitantes.

3.6 CONCLUSIONES.

- Debido al limitado presupuesto con que cuenta, el Museo del Ferrocarril no cuenta con los recursos humanos y materiales para satisfacer las necesidades del público visitante.
- Existe mucho interés por parte de los centros educativos y público en general, de conocer la historia del ferrocarril en Guatemala y su importancia en el desarrollo del país.

3.7 RECOMENDACIONES.

- La actualización periódica del material, pues es una historia que aún se encuentra en proceso.
- Crear un presupuesto especial o buscar patrocinio por parte de alguna empresa o institución, para poder dar continuidad al proyecto a futuro.
- Que el material pueda ser accesible a todo visitante que así lo requiera.
- Que la plática que proporcionan los guías durante el recorrido al museo, esté basado en el contenido del material, para que este sirva luego como refuerzo del conocimiento en los niños.
- Incentivar al personal, especialmente a los guías a profundizar en el tema y crear actividades y programas de capacitación en relación a museos y manejo de colecciones.

APÉNDICE

CUESTIONARIOS DE DIAGNÓSTICO Y EVALUCIÓN DEL PROYECTO.

Con fin de realizar un adecuado diagnóstico y evaluación del proyecto se realizaron al personal del Museo del Ferrocarril los siguientes cuestionarios; a través de los cuales se pretende tener una visión de la institución y, de los logros y beneficios obtenidos por medio del proyecto E.P.SArte desde su recurso humano.

I. ENTREVISTA ABIERTA REALIZADA AL PERSONAL DEL MUSEO DEL FERROCARRIL PARA EL PROCESO DE DIAGNÓSTICO.

1. ¿Qué cargo o función desempeña usted en el Museo?
2. ¿Qué profesión tiene?
3. Describa las funciones que realiza.
4. ¿Realiza alguna otra función y/o actividades adicionales al cargo que desempeña?
5. Describa esas actividades.
6. ¿Recibe algún tipo de preparación o capacitación periódica relacionada a las actividades que realiza?
7. ¿Cuenta el Museo con algún tipo de material que sirva de apoyo a las actividades que realiza con los grupos de niños que lo visitan?
8. ¿Cree usted que sería de utilidad contar con material escrito dirigido a niños acerca de la temática del Museo?
9. ¿Por qué?
10. ¿De qué manera cree que este material podría beneficiarle a usted en sus actividades?
11. ¿Qué tipo de actividades realiza el Museo?
12. ¿Cree usted que el Museo podría mejorar?
13. ¿Cómo cree usted que podría mejorar?

II. CUESTIONARIO DE EVALUACIÓN DEL PROYECTO.

1. ¿Considera usted que el proyecto es de utilidad y adecuado para atender a grupos de niños escolares visitantes?
2. ¿Considera usted que el contenido de la guía se adapta a las necesidades de los visitantes?
3. ¿Considera usted que el material puede ser utilizado por educadores como apoyo en el tema dentro del salón de clase?
4. ¿Considera usted que el proyecto puede ser utilizado como un instrumento base para la charla dada por el personal guía del museo?
5. ¿Considera usted que la guía abarca los pasajes más representativos de la historia del ferrocarril y se adapta al recorrido del museo?
6. ¿Considera usted que el proyecto puede ser utilizado en otras actividades culturales y educativas que realiza el museo?
7. ¿Considera usted que la guía proyecta los objetivos del museo?

ANEXOS

I. SERIE DE FOTOGRAFÍAS.

LA ESTACIÓN CENTRAL.



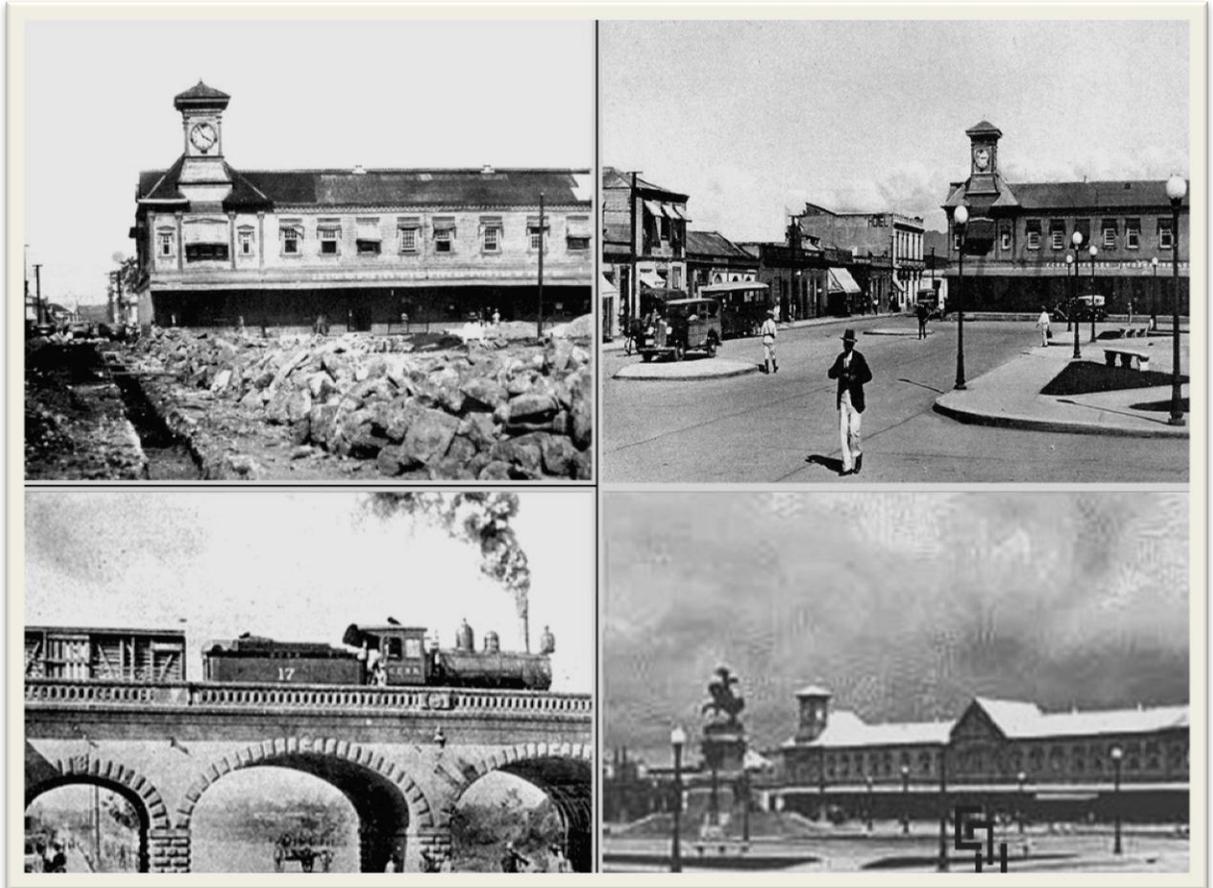
Antigua Estación Central del Ferrocarril en la Ciudad de Guatemala. Inaugurada a principios del siglo XX y declarada patrimonio cultural en 2005. Actualmente Museo Nacional del Ferrocarril.



Vista de la Estación Central en Ciudad de Guatemala. Tras los terremotos de 1917 fue reconstruida con un estilo neoclásico.

1.

2.



3.

4.

Serie de fotografías.

1: vista de la estación Central durante la construcción de la plaza Barrios.

2 y 4: vistas de la antigua Estación Central luego de su reconstrucción por los terremotos de 1917.

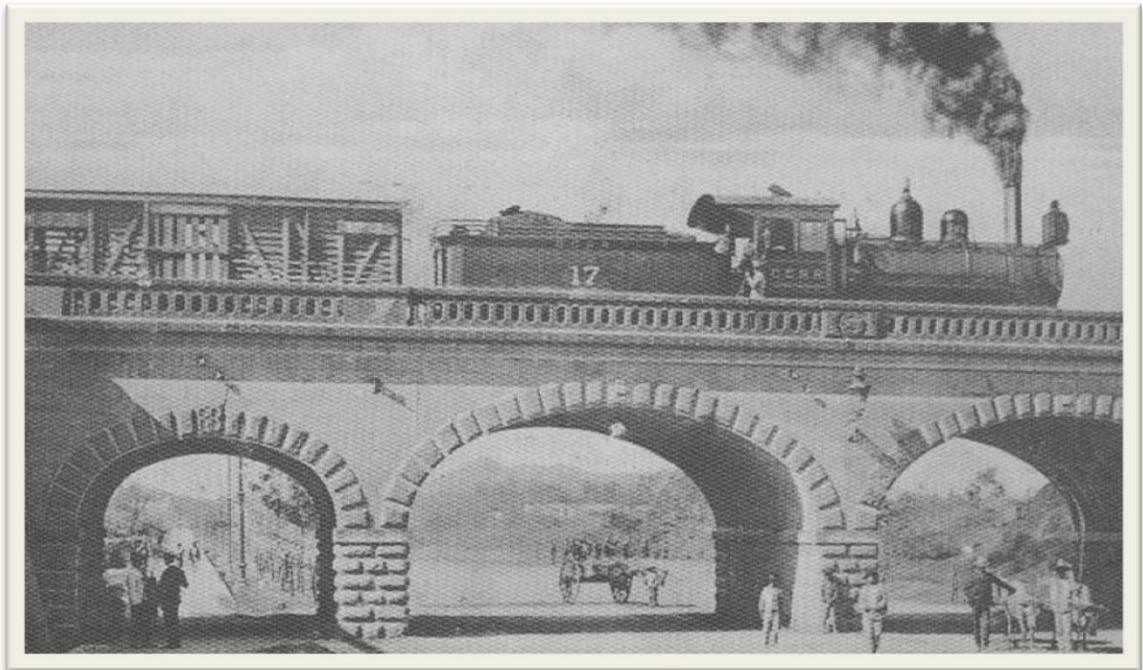
*3: Puente del ferrocarril, 7ª. avenida zona 1 Ciudad Guatemala a principios del siglo XX.
Hoy Centro Cívico.*



*Vista de la Estación Central desde la Plaza Barrios, reconstruida con un estilo neoclásico tras los terremotos.
Escultura, homenaje al general Justo Rufino Barrios.*



*Plaza Barrios hoy día.
Al fondo antigua estación central, hoy Museo Nacional del Ferrocarril*

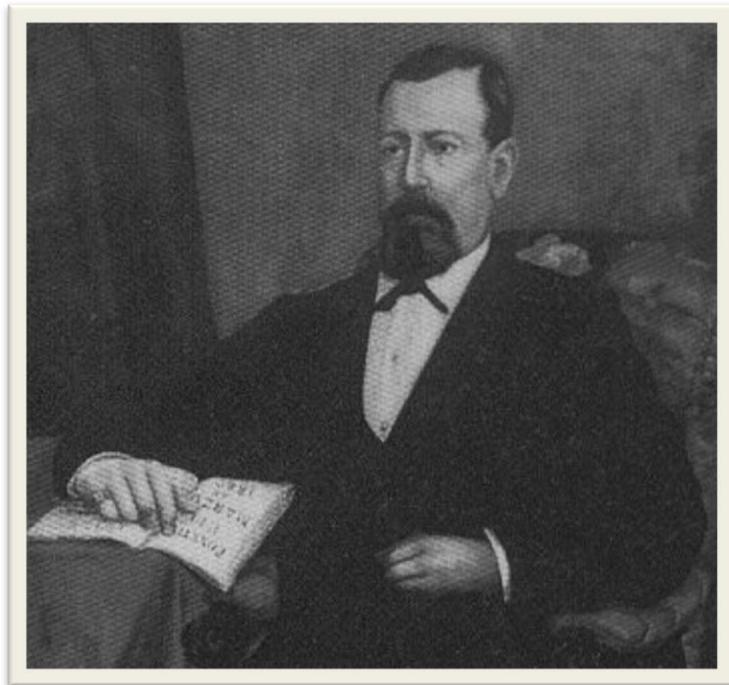


Puente del ferrocarril 7ª.Avenida zona1. Centro Cívico.de sur a norte hacia la estación Central. A principios del siglo XX.

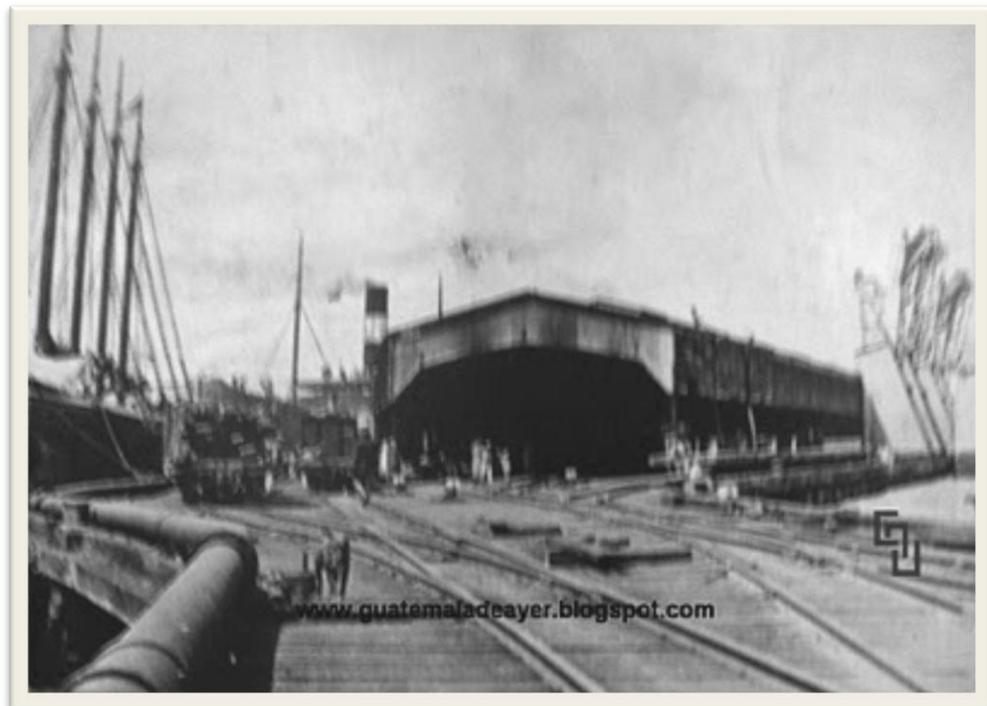


Vista actual del puente del ferrocarril en 7ª avenida zona 1 Centro Cívico, Ciudad Guatemala.

EL FERROCARRIL DEL SUR.



*General Justo Rufino Barrios.
Durante su gobierno se inaugura el primer ferrocarril en Guatemala.*



Inauguración del ferrocarril, muelle en el Puerto de San José.

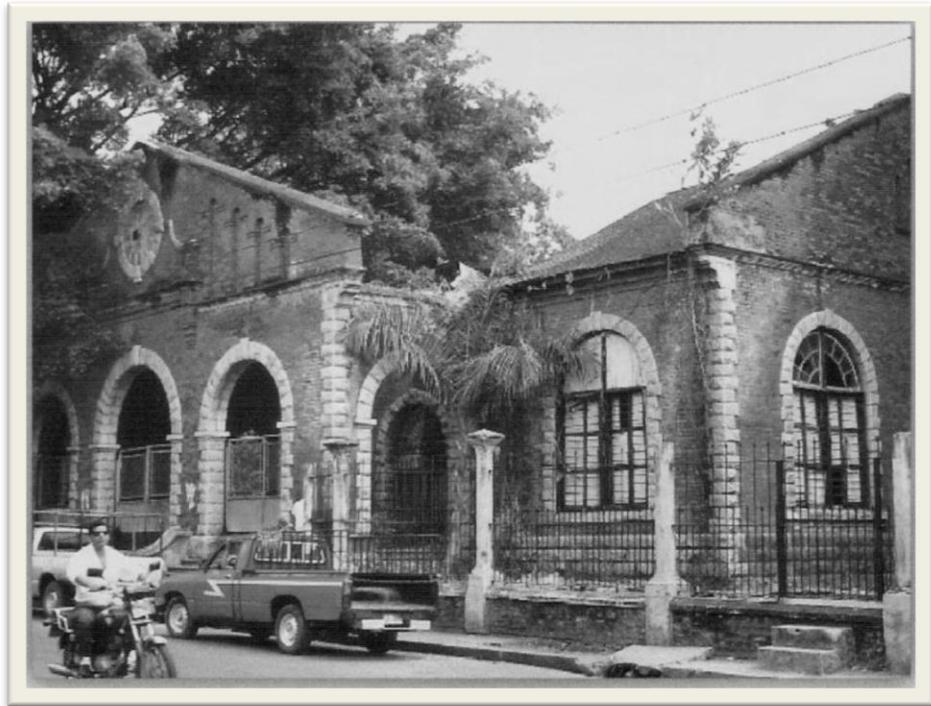
Estación del tren, Puerto de San José.



Finca Santa María en la Costa Sur, principios del siglo XX.



Estación del ferrocarril en Escuintla, cuando aún funcionaba.



Estación del ferrocarril en Escuintla, actualmente.



El Ferrocarril del Sur.



Trabajadores del ferrocarril a finales del siglo XIX

EL FERROCARRIL DEL NORTE.



*General José María Reyna Barrios.
Durante su gobierno se inicia la construcción del ferrocarril del Norte.*



Puente de las Vacas.



Tren de carga.





*Estación del ferrocarril en Zacapa.
Vagones y tanques de combustible
(Fondo a la izquierda).*



*Vista de la antigua estación de Zacapa.
Hoy convertida en Museo.*



Estación del Ferrocarril en Zacapa.



*Antigua estación de servicio y abastecimiento de agua
para el ferrocarril.*



Estación del ferrocarril en Chiquimula.



Estación del ferrocarril, Puerto Barrios.

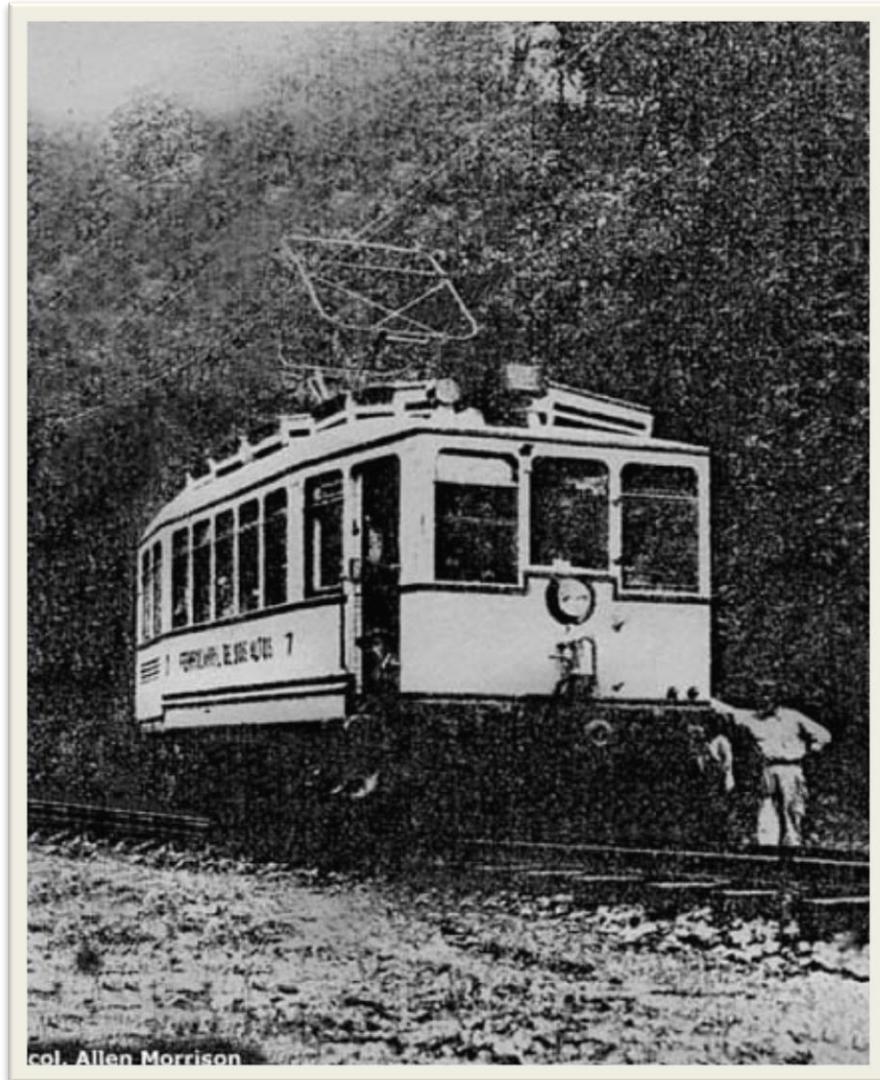


*Variedad de utensilios de la estación del tren.
Lamentablemente por el aumento del valor de los metales, estos utensilios se convirtieron en blanco de robos para luego ser vendidos como metal de reciclaje.*



*Antigua habitación de primera clase.
Los viajeros podían hospedarse en el hotel afiliado a la estación
El cual ofrecía habitaciones de primera y segunda clase.*





Ampliación de una pequeña imagen encontrada en una guía de 1933, muestra la estación de San Felipe durante la construcción.



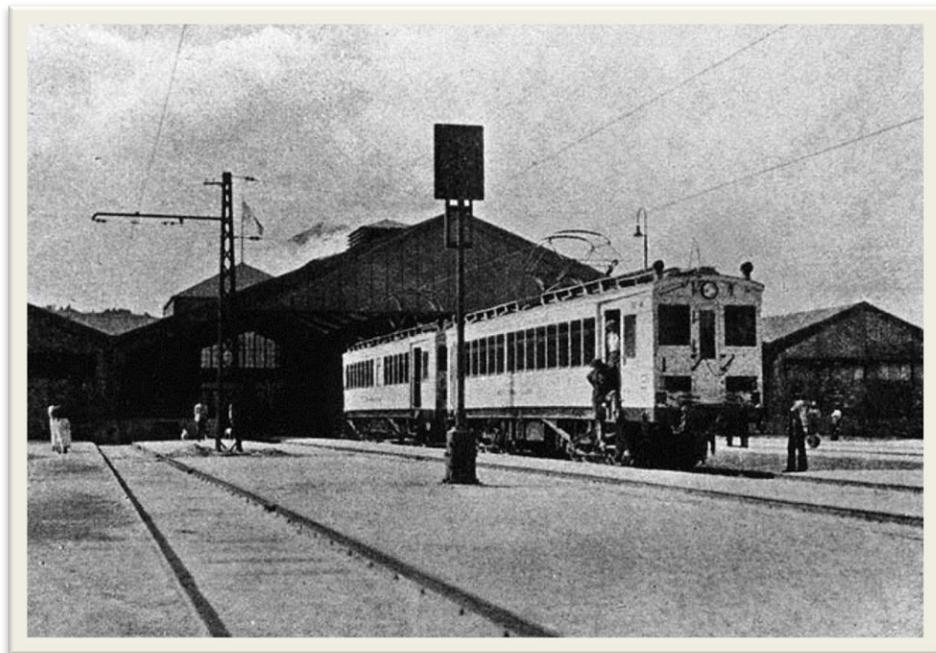
Ampliación de una pequeña imagen encontrada en una guía de 1933, muestra la estación de San Felipe durante la construcción. Los primeros 16 km de la línea, entre San Felipe y Santa María, fueron terminados en 1928. El material rodante llegó desde Europa y el FLA comenzó a transportar pasajeros informalmente en ese tramo –hasta el descarrilamiento del carro motor 103 en el mes de diciembre de 1928, donde murieron tres eléctricos. Ningún pasajero fue transportado durante los siguientes 15 meses.



Carro de primera clase No.2 en la estación de Quetzaltenango.



El carro de Segunda Clase N°4 y otro carro en el patio de la estación de Quezaltenango.

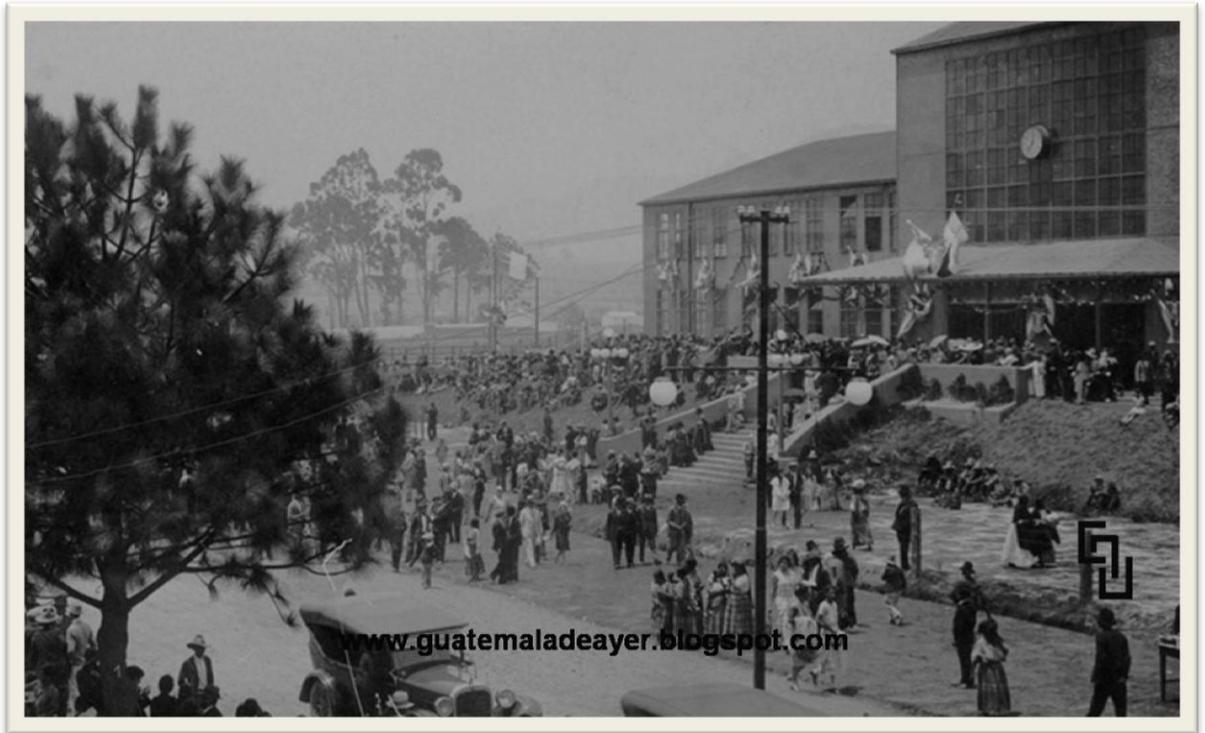


El FLA construyó su terminal en el sector norte de Quezaltenango debido a que planeaba otras líneas hacia San Marcos y Totonicapán.

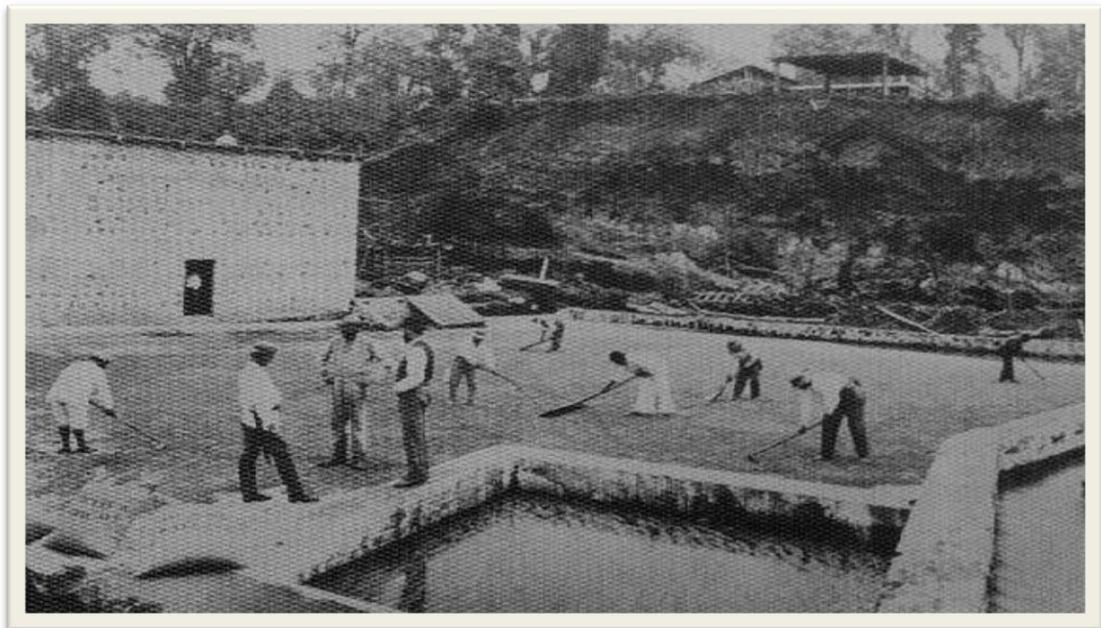


El 30 de marzo de 1930 el FLA inauguró oficialmente su ferrocarril eléctrico, fue compuesta una canción para la ocasión y correos de Guatemala emitió estos tres sellos postales. El primero muestra el terminal de pasajeros de Quetzaltenango, que aún está en pie.





Estación central de los Altos, Quetzaltenango principios del siglo XX.



Jornaleros en una finca de café.

MUSEO NACIONAL DEL FERROCARRIL GUATEMALA.



Fachada principal Museo Nacional del Ferrocarril.





Vista del Museo del Ferrocarril desde la Plaza Barrios.



*Corredor principal dentro del interior del Museo.
En donde se exhiben varias locomotoras.*



Locomotoras exhibidas dentro de la colección permanente del Museo.





Exhibición permanente del Museo



Colegio visitante al Museo del Ferrocarril.

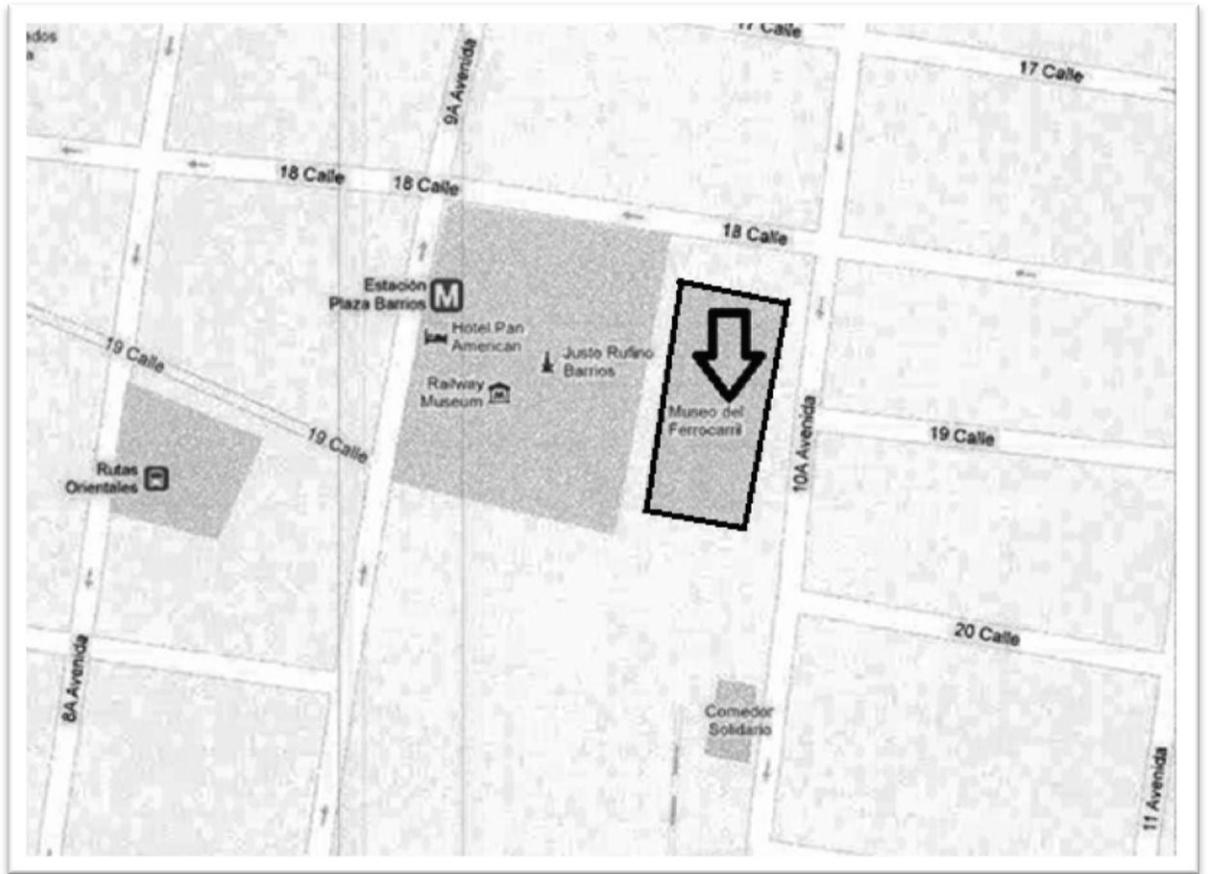


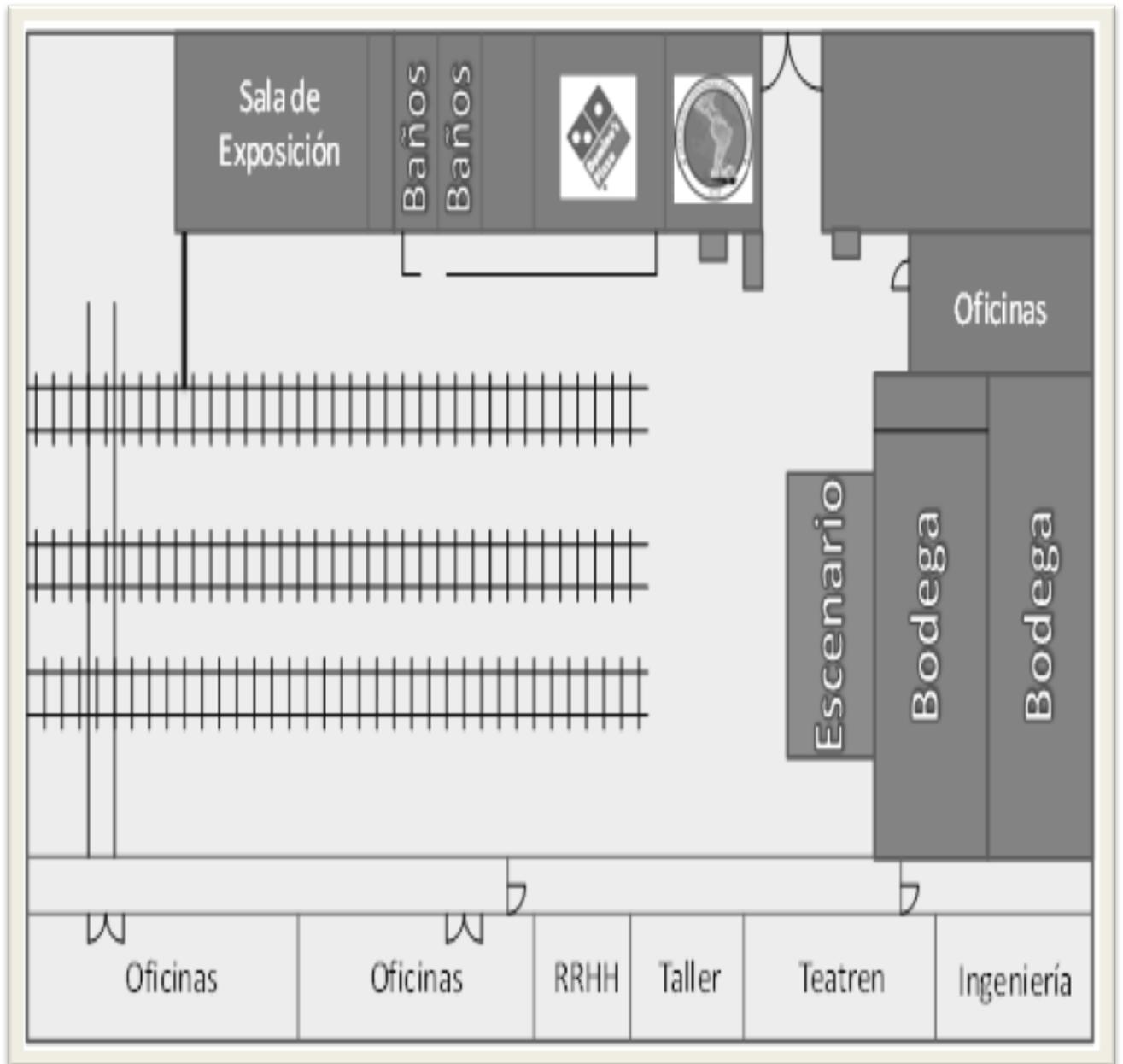
*Vagón restaurante dentro del Museo
donde los visitantes pueden compartir un refrigerio.*



Patio de FEGUA.

II. GRÁFICOS UTILIZADOS EN LA GUÍA PARA NIÑOS.





BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA.

- **Antropología e historia de Guatemala.** Instituto de Antropología e historia, Guatemala. 2004.
- **GAITÁN A. Héctor. Los presidentes de Guatemala, historia y anécdotas.** Editorial Artemis Edinter, Guatemala. 2009.
- **Guía didáctica para la visita de museos en Guatemala.** Ministerio de Cultura y Deportes. 2007.
- **Joyas Numismáticas de Guatemala.** Ediciones CIFGA. Banco de Guatemala. 2004.
- **LAINFIESTA, Francisco. Apuntamientos para la historia de Guatemala.** Editorial José de Pineda Ibarra. Guatemala. 1975.
- **POLO Sifontes, Francis. Historia de Guatemala.** Editorial José de Pineda Ibarra, Ministerio de Educación. 3ra edición. Guatemala.1993.
- **Salas del período Conservador, Museo Nacional de Historia.** Editorial Galería Guatemala. Ministerio de Cultura y Deportes. 2003.
- **Salas de la Revolución Liberal, Museo Nacional de Historia.** Editorial Galería Guatemala. Ministerio de Cultura y Deportes. 2003.
- **Salas de Siglo XX, Museo Nacional de Historia.** Editorial Galería Guatemala. Ministerio de Cultura y Deportes. 2003.

E-GRAFÍA

Matutino El Periódico.

- **Edición del 27 de junio 2005.**
[www.elperiodico.com.gt/es/20050628/actualidad/17451/?+p/=54.](http://www.elperiodico.com.gt/es/20050628/actualidad/17451/?+p/=54)
- **Edición del 02 de julio 2005.**
[www.elperiodico.com.gt/es/20050702/opinion/17582.](http://www.elperiodico.com.gt/es/20050702/opinion/17582)
- **Edición del 16 de febrero 2007.**
[www.elperiodico.com.gt/es/20070216/14/36814/.](http://www.elperiodico.com.gt/es/20070216/14/36814/)
- **Edición del 14 de julio 2007.**
[www.elperiodico.com.gt/es/20070714/opinion/41604.](http://www.elperiodico.com.gt/es/20070714/opinion/41604)
- **Edición del 10 de abril 2008**
[www.elperiodico.com.gt/es/2008410/economía/52229.](http://www.elperiodico.com.gt/es/2008410/economía/52229)
- **Edición del 14 de noviembre 2010.**
[www.elperiodico.com.gt/es/20101114/país/182425.](http://www.elperiodico.com.gt/es/20101114/país/182425)
- **Edición del 05 de diciembre 2011.**
[www.elperiodico.com.gt/es/20111205/economía/2045841.](http://www.elperiodico.com.gt/es/20111205/economía/2045841)
- **Edición del 14 de diciembre 2011.**
[www.elperiodico.com.gt/es/20111214/economía/2050701.](http://www.elperiodico.com.gt/es/20111214/economía/2050701)
- **Edición del 17 de diciembre 2011.**
[www.elperiodico.com.gt/es/20111217/economía/205231/?+pl=54.](http://www.elperiodico.com.gt/es/20111217/economía/205231/?+pl=54)

Matutino Prensa Libre.

- **Edición 30 marzo 2009.**
[www.prensalibre.com.gt/archivo/?text=fegua&minipublishedDate=1230789600&maxpublishedDate=1331.](http://www.prensalibre.com.gt/archivo/?text=fegua&minipublishedDate=1230789600&maxpublishedDate=1331)

- MORRISON, Allen. El Ferrocarril de los altos.2008.
www.tranz.com/gt/qs/html.
- RODRÍGUEZ, Mario. El Ferrocarril en Guatemala: una historia de despojo. Observatorio de las multinacionales en América Latina. 2007.

www.omal.info/www/article.php3?id_article=1029elferrocarrilenguatemala.

- www.museoscentroamericanos.net/guatemala.
 - www.cienpocientochapin.blogspot.com/.
 - www.guatemaladeayer.blogspot.com.
 - www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=899054.
 - www.guatelog.com/log/125/historia-ferrocarril-de-los-altos.html.
 - www.museofegua.com/pages/exhibiciones.php.
 - www.elzacapaneco.com/2010/08/pasajes-históricos-del-ferrocarril-de-zacapa/.
 - www.pedroundalejandro.blogspot.com/2009/01/ch-chuuuuuu-visita-fegua.html.
-