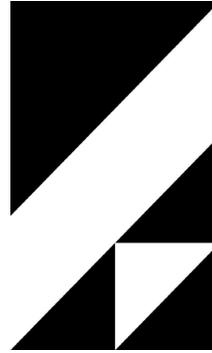


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN RESTAURACIÓN DE MONUMENTOS**



arquitectura

**Contexto, origen y transformaciones
de una vivienda vernácula en la aldea El Rancho,
San Agustín Acasaguastlán, El Progreso**



Tesis presentada por el Licenciado Edgar Leonel Barillas Barrientos
para optar al grado académico de Maestro en Restauración de Monumentos
con especialidad en Bienes Inmuebles y Centros Históricos.

Nueva Guatemala de la Asunción, octubre de 2010

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN RESTAURACIÓN DE MONUMENTOS**



**Contexto, origen y transformaciones
de una vivienda vernácula**

en la aldea El Rancho, San Agustín Acasaguastlán, El Progreso

EDGAR BARILLAS

DR. CARLOS LEMUS, ASESOR

JUNTA DIRECTIVA DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA

DECANO	Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo
VOCAL I	Arq. Sergio Mohamed Estrada Ruiz
VOCAL II	Arq. Efraín de Jesús Amaya Caravantes
VOCAL III	Arq. Carlos Enrique Martini Herrera
VOCAL IV	Mtra. Sharon Yanira Alonzo Lozano
VOCAL V	Br. Juan Diego Alvarado Castro
SECRETARIO	Arq. Alejandro Muñoz Calderón

TRIBUNAL EXAMINADOR

DECANO	Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo
EXAMINADOR	Arq. Carlos Francisco Lemus
EXAMINADORA	Arq. Esmirna Barrientos Sosa
EXAMINADOR	Arq. Lionel Enrique Bojórquez Cativo
SECRETARIO	Arq. Alejandro Muñoz Calderón



Oscar Eduardo Barillas Barrientos en 1972, cuando cursaba el cuarto año de la Licenciatura en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Dedicada a la memoria de Oscar Eduardo Barillas Barrientos (1948-1984) quien fue secuestrado y asesinado por el ejército de Guatemala y amó y se preocupó por la vivienda que es motivo de esta tesis, como lo hizo con la restauración de monumentos en general, la historia y el deporte guatemaltecos.

Y a la memoria de las hermanas y hermanos Florinda, Julio, Luis Alfonso y Bertha Fely Barrientos Morales, primeros herederos de la vivienda estudiada.

A Magda, Pedro, Adriana y Marcela.

Agradecimientos

Son muchos amigos y muchas amigas que enriquecieron esta tesis. Ante la imposibilidad de personalizar a todos y a todas, quiero agradecer al menos a una parte de esas amistades, con mis disculpas por los olvidos involuntarios. En primer lugar, mi agradecimiento al personal docente y administrativo de la Maestría en Restauración de Monumentos con especialidad en Bienes Inmuebles y Centros Históricos de la Facultad de Arquitectura, en especial al Dr. Mario Ceballos, director de la Escuela de Posgrado y al Dr. Carlos Lemus, asesor de la tesis, por su estímulo a lo largo de la carrera. A las compañeras y los compañeros de las cohortes 2003-2004 y 2004-2005, agradezco su constante apoyo y orientación, en especial al Mtro. Mario Ubico. Mi gratitud a Luis Alberto Titus Barrientos, Moisés Barrientos Pellecer y Blanca Barrientos Pellecer, quienes me brindaron valiosa información y colaboración para la reconstrucción de la historia de la vivienda Barrientos Morales y la propuesta de restauración. Y mi reconocimiento y agradecimiento a Magda, quien no solo me acompañó durante toda la carrera sino revisó el proyecto en sus distintas fases de desarrollo y a Edna Portillo de Riley por su revisión y observaciones a la versión final.

Contenido

Introducción	1
1. Conocemos la historia por las fuentes, interpretamos su información por la teoría	11
2. Todo empezó con el Ferrocarril del Norte	33
3. El Rancho de San Agustín, un lugar en la ruta interoceánica	45
4. El matrimonio Barrientos Morales llega a El Rancho	77
5. Entorno geográfico, ambiental y antropológico	113
6. Descripción del inmueble	139
7. Diagnóstico y dictamen para un proyecto de restauración	157
8. Criterios de intervención	187
9. Conclusión y fuentes de información	201

RESUMEN

La aldea El Rancho del municipio de San Agustín Acasaguastlán del Departamento de El Progreso, está ubicada en la región conocida como el valle medio del río Motagua. Este poblado surgió a finales del siglo XIX con la construcción de la vía ferroviaria que uniría el Atlántico con la capital guatemalteca, en plena modernización de la economía y sociedad guatemalteca impulsada por los liberales. En el lugar se asentaron varias familias de terratenientes medios que adquirieron terrenos y construyeron sus viviendas. Una de ellas, la familia Barrientos Morales, llegó a tener una casa en la cual, además de la construcción destinada a la residencia, contaba con bodegas, horno, pozo y corrales. Con la desintegración familiar, vino la declinación de las condiciones de la vivienda. En la actualidad, a más de cien años de su construcción, a pesar del deterioro y las alteraciones que ha sufrido, la vivienda sigue siendo un ejemplo de las viviendas construidas de acuerdo a patrones tradicionales de forma y procedimiento de familias medianamente acomodadas de la región -la única de esas características en la aldea. Por tanto, se considera que constituye un patrimonio que debe ser restaurado y conservado para el uso y disfrute no solo de la familia sino también para la conservación de la identidad de la comunidad.



1. Conocemos la historia por las fuentes, interpretamos su información por la teoría

Estamos ante un fenómeno histórico: la existencia de una vivienda vernácula de más de cien años de antigüedad. ¿Cómo podremos saber cuál fue su origen, cómo evolucionó, qué actores individuales y sociales participaron? ¿Por qué llegó a tener ese diseño, esas funciones, esos significados? Estas preguntas iniciales nos llevan a ampliar el horizonte de nuestras inquietudes: ¿Cómo podemos descubrir la relación de un hecho privado como la construcción de una vivienda familiar con los procesos sociales que se desarrollaban en aquella época? ¿Cómo descubrir las fuerzas y tendencias sociales que influyeron en su surgimiento y evolución? Lo que salta a la vista es que necesitamos mucha, mucha información para encontrar las respuestas a nuestras interrogantes. ¿Dónde encontraremos esa información? La respuesta es sencilla: en las **fuentes históricas**.



Fotografía de la vivienda Barrientos Morales en El Rancho, el 1 de agosto de 1917. Una fuente de gran importancia para un proyecto de restauración.

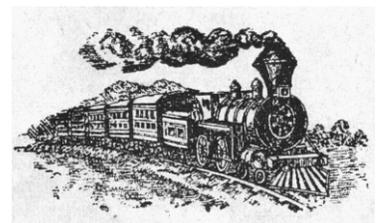
Lo que ya no es tan sencillo es encontrar esas fuentes, todas las necesarias para que nuestras respuestas sean contundentes, claramente explicativas, esclarecedoras. Es decir, que nos brinden información suficiente y pertinente.

Por otra parte, debemos preguntarnos, ¿cómo orientaremos la búsqueda de las fuentes?, ¿cómo sabremos cuál es la información relevante y discriminaremos la que no lo es?, ¿cómo separaremos los hechos de las opiniones, cómo identificar las interpretaciones tendenciosas, los valores en conflicto? Y así, muchas interrogantes más. La respuesta aquí corre por el rumbo de la **teoría** y el **método** o más bien, **las teorías y los métodos de la investigación histórica**. El uso de las fuentes como único método de investigación (conseguimos unas cuantas fuentes y con eso “armamos” cronológicamente “la historia”) sigue la tendencia de los primeros años de la “profesionalización” de la investigación histórica, allá por los años finiseculares del siglo XVIII y a lo largo del siglo XIX: “buscar la objetividad del suceso que investigamos”. El afán de conseguir datos y ordenarlos en sucesión cronológica era la función del historiador (historiador, ya que historiadoras profesionales en esos tiempos no las había). Desde esos primeros tiempos de la historia positivista, la ciencia del pasado ha evolucionado y bastante. Mas que **sucesos** se investigan **procesos**. Más que acontecimientos aislados se buscan relaciones sociales.

Así, debemos alejarnos de la tentación muy fuerte de recopilar información solamente del fenómeno que estamos investigando, pues esto deja de lado la mayor parte de las preguntas que nos formulamos. Si, la búsqueda de las fuentes también estará encaminada a reconstruir el contexto histórico y social, el nivel de desarrollo alcanzado por la sociedad en general y por la localidad en que se sitúa el fenómeno, en particular. Claro, esto nos amplía y en mucho, la necesidad de contar con numerosas y variadas fuentes. Para hacer tal, tendremos que ser metódicos y estar pertrechados de un copioso y sólido instrumental teórico. El arsenal de teorías, principios, categorías y conceptos de la ciencia histórica vienen en nuestra ayuda. A ello nos referiremos más adelante, por ahora concentrémonos en el conocimiento de las fuentes, sus características y sus condicionantes.

Para los efectos de esta tesis, presentaré imágenes de fuentes vinculadas, por una parte con la vivienda de la familia Barrientos Morales y por otra, de un suceso que fue considerado un hito en la historia nacional: la inauguración del ferrocarril del norte, en enero de 1908, con festejos que duraron más de una semana y en el que se exaltó la imagen pública del gobernante Manuel Estrada Cabrera.

Viñeta utilizada en el folleto “La locomotora y nuestras vías férreas, relato para los niños guatemaltecos con motivo de la inauguración del ferrocarril del norte”, Guatemala, Tipografía Síguere, 1908.



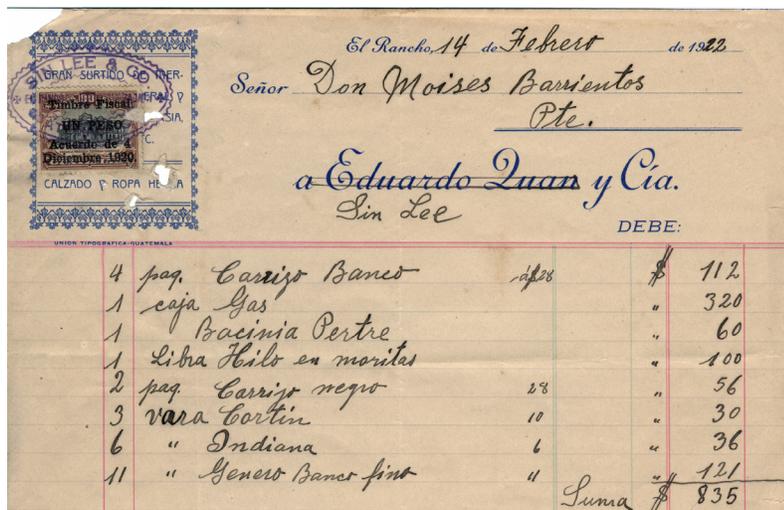
Las fuentes históricas

De acuerdo a Sigurd Schmidt, "la fuente histórica es cualquier fenómeno susceptible de emplearse para el conocimiento del pasado"¹⁷. Así que diremos que cualquier fenómeno de origen natural o humano que nos informe sobre el pasado, puede ser considerado como fuente histórica.

Mientras, las fuentes de origen natural generalmente son estudiadas por especialistas de otras disciplinas (palinólogos, arqueobotánicos, paleoambientalistas, etc.) y luego utilizadas por los historiadores, las fuentes de origen humano son la especialidad de estos investigadores del pasado.

Entre las fuentes de origen humano, los investigadores conceden gran importancia a las fuentes escritas. De hecho, cuando la historia llegó a requerir de profesionales, de verdaderos especialistas en investigación histórica, las fuentes escritas se impusieron sobre los demás tipos de fuentes. Podríamos decir que en estos primeros años del estremo de la Historia como disciplina profesional, hubo una dedicación casi exclusiva de los documentos escritos. En la actualidad, no es que las fuentes escritas hayan perdido importancia, sino lo que sucede es que comparten sus aportes con fuentes de origen muy diverso. Es muy difícil que un investigador obvие la información que pueden darnos las fuentes escritas. Y es que el abanico de documentos éditos e inéditos es poco menos que inagotable.

17. Sigurd Schmidt, "Problemas actuales del estudio de las fuentes históricas", en Metodología de la investigación histórica, Adelaida Plascencia, compiladora, México D. F., Ediciones Quinto Sol, s. f.

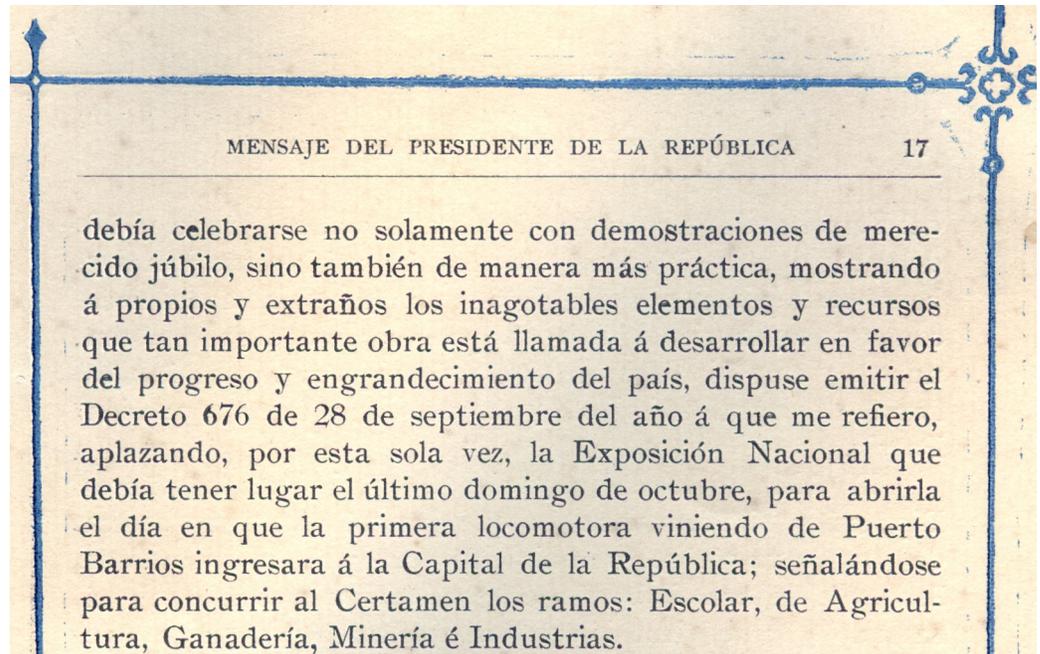


Documento privado inédito, escrito en formulario impreso. Documento contable por mercancías, extendida en El Rancho, el 14 de febrero de 1922. Cuenta con timbre fiscal de un peso y el sello de la empresa proveedora.

Entre ellos encontramos los documentos, tanto públicos (actas, presupuestos, normas jurídicas, estadísticas, etc.) como privados (de personas y de grupos, las memorias, la correspondencia y demás); los textos, la prensa, la literatura. La lista es extensa y variada.



Documento impreso (édito). Mensaje del Presidente de la República a la Asamblea Nacional Legislativa, en sus sesiones ordinarias de 1908. Página 17, en la que hace mención de la conclusión del Ferrocarril Interoceánico.



Pero, mas allá de los documentos escritos, existe una gran cantidad de huellas del pasado que las sociedades han dejado y que con su estudio y un adecuado proceso de preparación, podemos convertir en fuentes históricas. Tal es el caso de las creaciones iconográficas (pintura, escultura, arquitectura, monedas, medallas, planos, mapas, fotos); los audiovisuales como el cine, el video y más recientemente las animaciones computarizadas; los testimonios orales ya sea en grabaciones o recabadas en directo; los instrumentos de trabajo, los utensilios, etc.



Bienes diversos: equipo telefónico y telegráfico de la compañía ferrocarrilera IRCA (luego nacionalizada con el nombre de FEGUA). Estación de Zacapa, 2009



Muchos de estos objetos no son fuentes históricas (generalmente se consideran prefuentes) hasta que el trabajo de la investigadora o el investigador las interroga para el conocimiento del pasado. Pongamos por caso un libro del siglo XIX. Puede ser leído como una obra literaria o de consulta. Pero solo cuando el o la especialista buscan extraer información de la época, del autor, de las ideas, etc. es cuando se convierte en fuente histórica. Visitamos un museo o una pinacoteca y nos encontramos con obras de arte de tiempos pretéritos. Pero no por ello son fuentes históricas. Lo serán solamente cuando se les interroga adecuadamente, utilizando las teorías y las metodologías de la Historia y de la Crítica Histórica (la ciencia de las fuentes históricas). He aquí, gráficamente, algo de la variedad de las fuentes históricas.



Equipo: Guillotina para marcar la boletería del ferrocarril. Estación de Zacapa, 2009. En el boleto, pueden leerse las distintas estaciones en las que se detenía el ferrocarril del norte y el valor del pasaje. Obsérvese cómo un sencillo aparato funcionaba adecuadamente para el control del transporte de las personas.



Inmuebles: estación de Ferrocarril de El Rancho en el 2009. Este es la segunda edificación. La original se quemó en 1949.





Muebles de la oficina del agente y telegrafista en El Rancho, 2003.

La búsqueda de fuentes, como se ve, ha cambiado con el tiempo y con las nuevas aplicaciones para las que ha sido requerida. Ese es el caso de la restauración de monumentos. Dirk Bülher lo plantea de la siguiente manera:

La restauración y conservación del patrimonio inmueble de los centros históricos finca bases sólidas de colaboración entre arquitectos, restauradores e historiadores. Un primer punto de contacto es el relativo conocimiento y manejo de los fondos documentales. En este punto hay que mencionar que la historia urbana ha utilizado y desarrollado múltiples fuentes y técnicas que hasta hace algunas décadas eran poco usadas por los historiadores. "Inmensos almacenamientos de datos, preocupación por las vidas de las personas ordinarias, conciencia del movimiento y del proceso urbano, apertura a la teoría, he aquí los rasgos que caracterizan buena parte del trabajo reciente de la historia urbana."¹⁸

18. Dirk Bülher, "La documentación en la arquitectura histórica", en Mario Ceballos, Conservación de Monumentos, Facultad de Arquitectura, USAC, s. f., p. 13

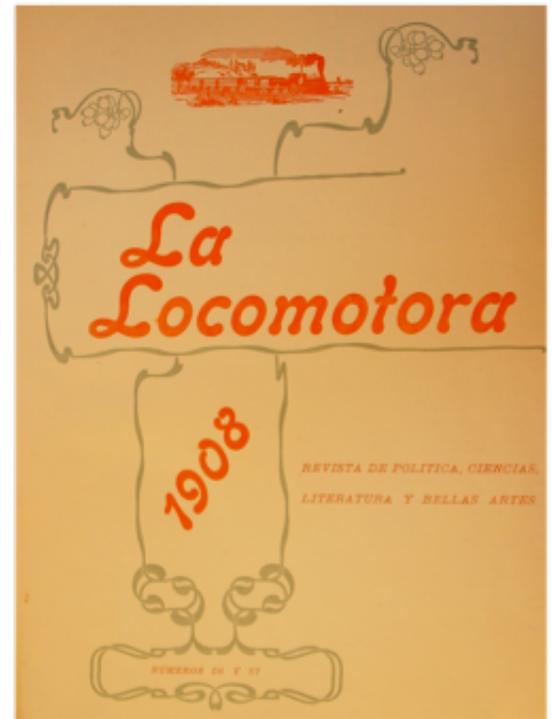


La prensa y los materiales foto-cine-fonográficos, las fuentes de los últimos ciento cincuenta años

Las fuentes históricas reflejan el desarrollo de la humanidad, pero también de la Historia y de la ciencia. En los primeros tiempos, los conocimientos históricos se basaban en las tradiciones orales o los objetos materiales vinculados a ellas (edificios, estelas, fenómenos naturales), dice Schmidt.¹⁹ Schmidt, *ibidem*, pp. 146-7

Con el surgimiento de la escritura, las fuentes escritas prevalecieron y han mantenido su importancia hasta la actualidad. En el Renacimiento surgió la posibilidad de obtener copias de los documentos originales (la imprenta como protagonista), lo cual dio como resultado una mayor disponibilidad de huellas del pasado. A partir de la segunda mitad del siglo XIX la producción de copias se multiplicó: la prensa, la fotografía, las grabaciones de audio, el cine, la televisión.

La prensa escrita se caracteriza por ser periódica (diaria, semanal) y por transmitir información generalmente de actualidad, al mismo tiempo que es vehículo para la emisión de opiniones. Quienes tienen el poder de la comunicación (generalmente los grupos de poder) expresan sus ideas, por lo que la prensa es uno de los medios más importantes para la formación del consenso, para la imposición de las visiones hegemónicas, la formación de íconos, la popularización de concepciones del mundo y de la sociedad, para la creación de necesidades. La prensa escrita tuvo un gran impulso con la invención del linotipo en 1884, que permitió montar un ejemplar en muy poco tiempo. Así surgieron los diarios, los semanarios, las revistas. Al reflejar los intereses de los grupos de poder, la prensa se convirtió en un bastión para la formación del consenso y de los imaginarios colectivos.



La locomotora, revista guatemalteca de principios del siglo XX. Su riqueza no reside solo en su contenido escrito sino también en la profusión de material gráfico.



El ferrocarril del norte, diario guatemalteco de principios del siglo XX, fuente de primera importancia para la reconstrucción histórica de los procesos sociales de la sociedad guatemalteca de la época liberal. La Hemeroteca Nacional tiene una valiosa colección de periódicos y revistas que no son tan consultados como lo son el Diario de Centro América o el Liberal Progresista y que abren más perspectivas para la investigación, al presentar otros puntos de vista de los sucesos.



A continuación aplicaremos criterios de la Crítica Histórica para develar el papel de los comunicadores, los artistas y los círculos del poder, en un acontecimiento reputado como un hito en la historia nacional: la inauguración interconexión interoceánica por medio del ferrocarril. Este acontecimiento nos acercará al "clima" que se respiraba en aquellos años de la modernización liberal, época en la que, en un pequeño pueblo del oriente guatemalteco, una familia construía su casa y crecía en número y en capacidad económica.

La prensa y la fotografía, aliadas en la formación del consenso

La aparición de la fotografía convirtió la imagen en un fenómeno masivo, logrando desplazar a la palabra escrita como formadora del consenso. Cuando la prensa estuvo en capacidad de reproducir fotografías y cuando el cine divulgó las imágenes en movimiento, la imagen llegó a ser el centro de la nueva cultura de masas. La fotografía y el cine son representaciones de la realidad, sujetas a la mediatización por el autor, el medio de comunicación y el propio público que recibe el mensaje. La comunión entre la fotografía surgida a finales del siglo XIX y la prensa nos permite hoy acercarnos al imaginario de la época, como en el caso de la inauguración del ferrocarril del norte. Nos permite ver cómo la dictadura no solo se basaba en la fuerza sino también en la persuasión.



Arco de El Salvador

Arco de Quetzaltenango



Arquitectura efímera para la fiesta del ferrocarril interoceánico. Fotografías de los arcos conmemorativos que se publicaron en la Revista La Locomotora, 1908. Al dar una amplia cobertura a los festejos por la inauguración del ferrocarril del norte, uno de los grandes acontecimientos del gobierno cabrerista de inicios del siglo XX, la prensa reforzó el impacto de estos fastuosos monumentos en la ciudadanía guatemalteca y ayudó a cimentar la imagen del gobernante como un patriota capaz de liderar la búsqueda del progreso de la nación.

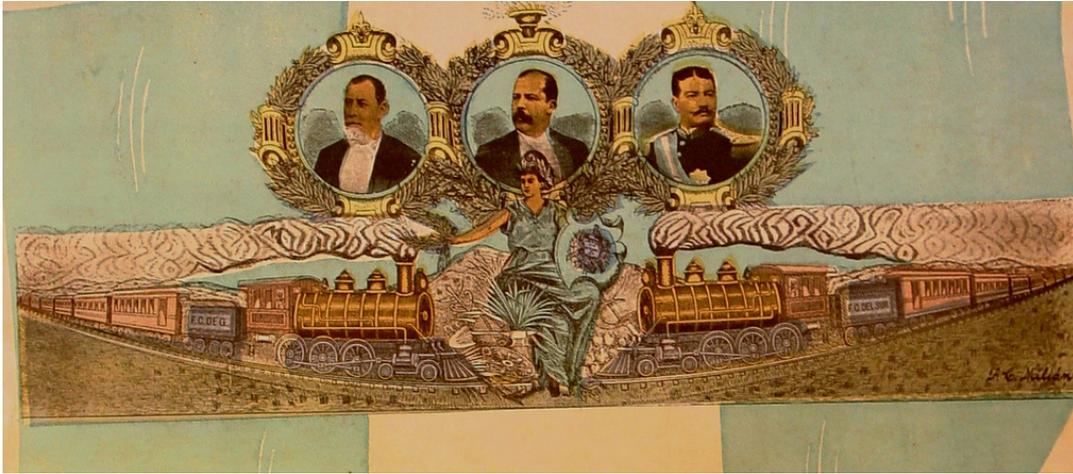


Arco del Ramo de Licores



Arco del magisterio

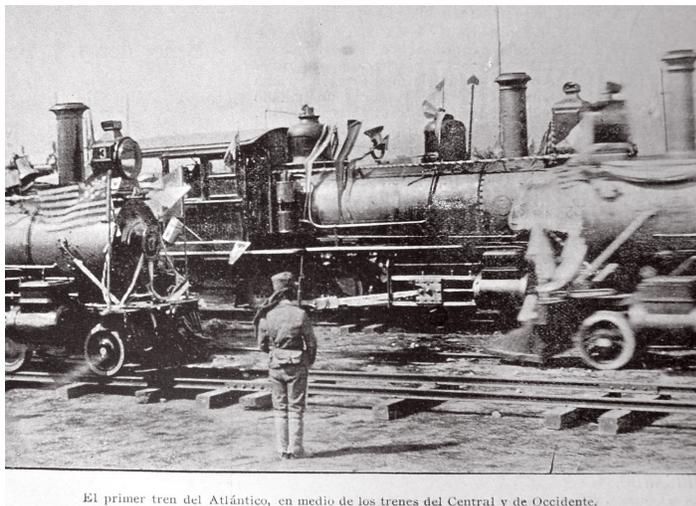




Cuadro alegórico de la inauguración de la vía interoceánica del ferrocarril, del autor A. C. Milián, que apareció en la portada de la revista *La locomotora*, del 9 de febrero de 1908. Sobre la bandera nacional, en tres medallones aparecen los presidentes que impulsaron la obra ferroviaria: Barrios, Estrada Cabrera y Reina Barrios. Esta tríada es un tema recurrente en la iconografía de la época. Abajo, a la izquierda, el Ferrocarril de Guatemala, identificado por las letras F de G; y a la derecha, el Ferrocarril del Sur. Ambos confluyen en la imagen de La Patria, que sostiene en un brazo el escudo nacional y en el otro la corona de laurel de los triunfadores. Se reforzaba la idea de que estos trenes unían no solo los dos océanos sino también el territorio nacional. La identificación del ferrocarril del norte como el Ferrocarril de Guatemala no es ociosa, porque su gestión y financiamiento provino del Estado guatemalteco desde 1883, hasta que en 1904 fue entregado a inversionistas estadounidenses. Obsérvese que el humo es sobredimensionado, como dando la idea del poderoso movimiento de la civilización, en una época en donde la contaminación atmosférica no era una preocupación.

Imaginar La Patria: el papel de las imágenes simbólicas

Mientras los fotógrafos trataban de "captar" la realidad en los inicios de la fotografía, los pintores, escultores, músicos, coreógrafos, se reservaban el espacio de la creación de símbolos. Pero cuando la fotografía y el cine llegaron al nivel de la creación artística, buscaron también la imagen simbólica. Entonces se popularizaron las puestas en escena, la utilería, la construcción de escenarios.



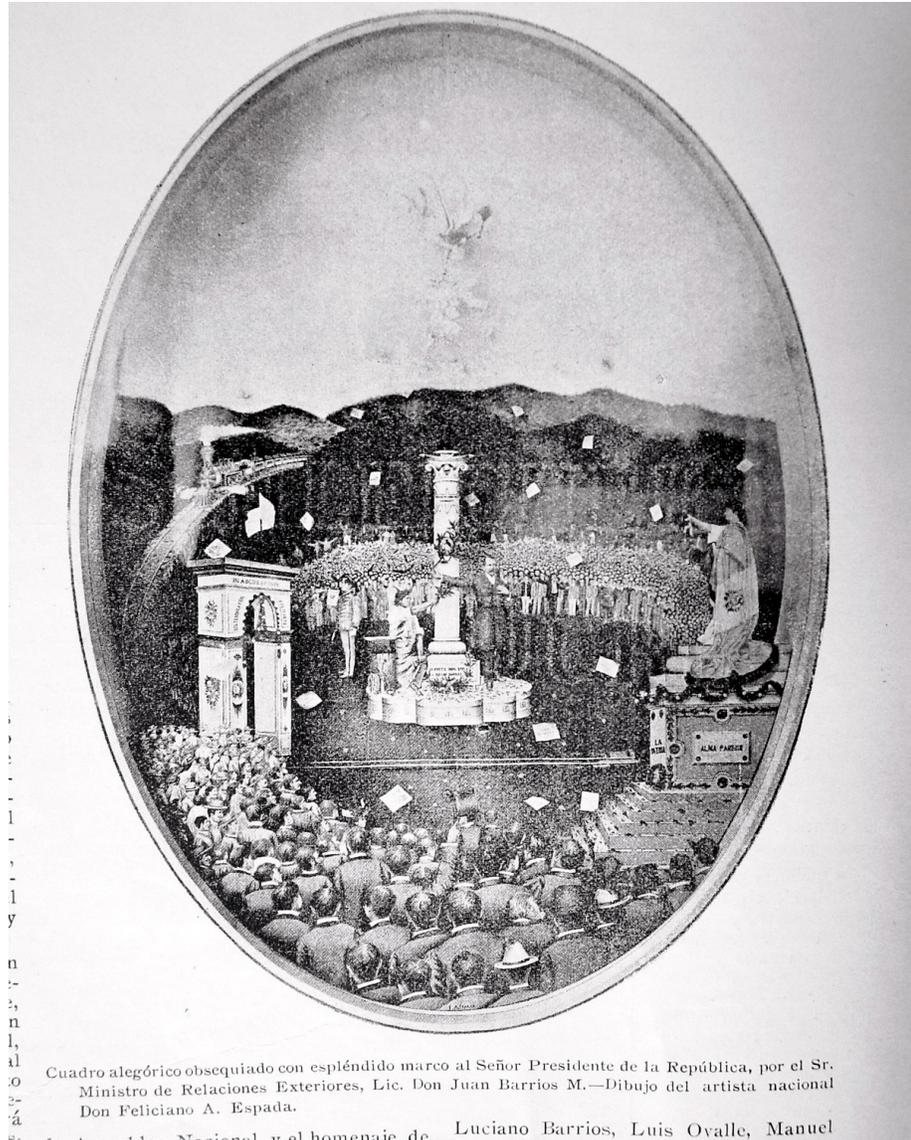
El primer tren del Atlántico, en medio de los trenes del Central y de Occidente.

Los ferrocarriles del norte, del sur (o Central) y del occidente (que unía Champerico con San Felipe Retalhuleu), se cruzan en una puesta en escena para celebrar la conclusión de la vía interoceánica y la integración ferroviaria del país con sus principales centros de producción, el 19 de enero de 1908.



Cuadro alegórico obsequiado al Señor Presidente de la República, por el Ministro de Relaciones Exteriores, Lic. Juan Barrios M. Dibujo del artista nacional Don Feliciano España. Revista La Locomotora, 1908, portada.

La Patria (al abrigo del Pabellón Nacional) preside el homenaje del pueblo al presidente de la república en el momento en que ingresa el ferrocarril del norte. Un arco triunfal y un monumento magnifican el reconocimiento público.



Cuadro alegórico obsequiado con espléndido marco al Señor Presidente de la República, por el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, Lic. Don Juan Barrios M.—Dibujo del artista nacional Don Feliciano A. Espada.

Ahora bien, las imágenes simbólicas no pueden ser entendidas fuera de su contexto, tal como las simbolizaciones que aparecen en esta página. Es necesaria una investigación de sus orígenes y de su evolución. Por lo general, los símbolos son fenómenos sincréticos, que no tiene un único origen (como en la simbolización de La Patria o la corona de laurel del cuadro de Milián) y se adaptan según las épocas y circunstancias.²⁰ Los íconos, en muchos casos, ya no se consideran datos en sí mismos y se han convertido solo en imágenes ilustrativas. Sin embargo, las imágenes (en especial las simbólicas) son más que simples ilustraciones y son fuentes históricas de mucha importancia. Algunos investigadores consideran que simplemente se debe hacer una descripción de las imágenes, debido a que no se puede llegar a entender plenamente su significado.²¹

20. J. C. Cooper, **Diccionario de símbolos**, México, Ediciones C. Gili, 2002, 2a. edición, versión castellana de Enrique Góngora Padilla.

21. Claudia M. Pereyra Iturry, **Arquitectura ceremonial recuay y sus representaciones**, **Arkeos**, revista electrónica de arqueología, Vol. 1, No. 1, Marzo 2006.



La imagen al servicio de la dictadura

La prensa escrita de los tiempos en que se concluyó el ferrocarril del Atlántico, constituyen un derroche de adulación al dictador Estrada Cabrera. Pero las imágenes tuvieron la obligación de vulgarizar (popularizar) el mensaje en un país de analfabetas. De ahí que haya una coincidencia entre el mensaje escrito y las imágenes simbólicas: la imposición de la concepción del mundo de la oligarquía. El progreso es el denominador común en los mensajes de la época liberal. Pero como el progreso era una idea difícilmente asimilable por las clases populares, entonces se creó un imaginario en el que no faltaban los ferrocarriles, los puertos, las comunicaciones telegráficas y telefónicas, la electrificación. Y se glorificaba a los conductores de aquella Patria que progresaba: Barrios, Reina Barrios, Estrada Cabrera (Manuel Lisandro Barillas no logró llegar y quedarse en el podio de la exaltación simbólica, como lo fueron los tres mencionados).



Anverso y reverso de la medalla de oro obsequiada por los Señores Secretarios de Estado al Señor Presidente de la República. Grabado del artista nacional don Daniel Roche. Revista La Locomotora, 1908.



Anverso de la magnífica medalla de oro obsequiada al Señor Presidente de la República, en nombre de la Prensa Nacional, por los Sres. Juan Barrios M., Joaquín Méndez, Felipe Estrada Paniagua y Fernando Somoza Vivas.—Grabado de don Daniel Roche.

Medalla al presidente entregada por la prensa. Grabado de Daniel Roche. La Locomotora, 1908.



Las fuentes orales

Los primeros historiadores de la antigüedad clásica y de la Edad Media recurrieron a las fuentes orales para obtener la información que les sirvió en la redacción de sus obras. Pero cuando la historia comenzó a ser un trabajo de especialistas, de profesionales, lo cual ocurrió principalmente en el siglo XIX, la tradición y los testimonios orales perdieron su valor, ante la omnipresencia de las fuentes escritas. Al avanzar el siglo XX, con el surgimiento de varias escuelas históricas, la utilización de teorías y categorías de diferentes ciencias también diversificó el origen de la información. Las fuentes orales recuperaron poco a poco su importancia y esto se afianzó más aún con el surgimiento de aparatos de grabación, tanto de audio como audiovisuales.

Algunos historiadores y algunos historiadores esgrimieron el argumento de dar voz a los "sin voz". Aquellos personajes individuales y sociales que no llegaron a escribir sus memorias, pero que tenían mucho que decir. Pero también han existido quienes se preocupan más por la interpretación de las informaciones recopiladas que por los datos en sí, lo que dio origen a una polémica que aún se escucha en los círculos especializados. Esto ha llevado a que la labor del investigador del pasado sea cada vez más compleja, más especializada y no es raro encontrar historiadoras e historiadores duchos en el uso de aparatos y tecnologías avanzadas, a la vez que recurren al uso de fundamentos teóricos y metodológicos de otras disciplinas.

Obviamente, el uso de las fuentes orales tiene que estar acompañado de otras fuentes contrastantes, pues por sus características no está exenta de problemas. Se duda de la fiabilidad de las fuentes y asimismo de su objetividad. Sus resultados dependen en gran manera del proceso de recopilación de la información, de la capacidad e intereses del entrevistador o entrevistadora, de las filiaciones y antipatías (en fin de las particularidades del informante), etc.

En el caso de investigaciones históricas vinculadas a la restauración de monumentos, los registros orales son de amplia utilidad, pues pueden llenar huecos en la información recopilada de otros tipos de fuentes. Con las advertencias de la necesidad de contrastación de los datos obtenidos, el investigador o la investigadora pueden sacar partido de esta fuente, pues amplía la base de informantes incluyendo también aquellos que generalmente no se comunican por escrito (albañiles, "medias cucharas", etc.).

*"Nací el 21 de marzo de 1916, hijo de Moisés Barrientos y Florinda Morales de Barrientos, aquí en la población de El Rancho. Mi papá era telegrafista del ferrocarril y mi mamá profesora (aunque nunca ejerció la profesión, ¿verdad? Tenía cinco años y medio cuando falleció mi mamá. Nos quedamos huérfanos los ocho hijos de ella, ¿verdad? Los siete, porque ya había muerto Guillermina. Y... Ella murió de parto. Y la Consuelito murió también bebé... Así es que los tres pequeños que éramos Julio, Alfonso y Bertha, nos llevaron a Guatemala. Después regresamos (a esta casa) porque mi papá se casó..."*²²

22. Fragmento de la entrevista realizada a Julio Barrientos Morales, el 22 de junio de 2005.



Las fuentes epistolares en la investigación histórica

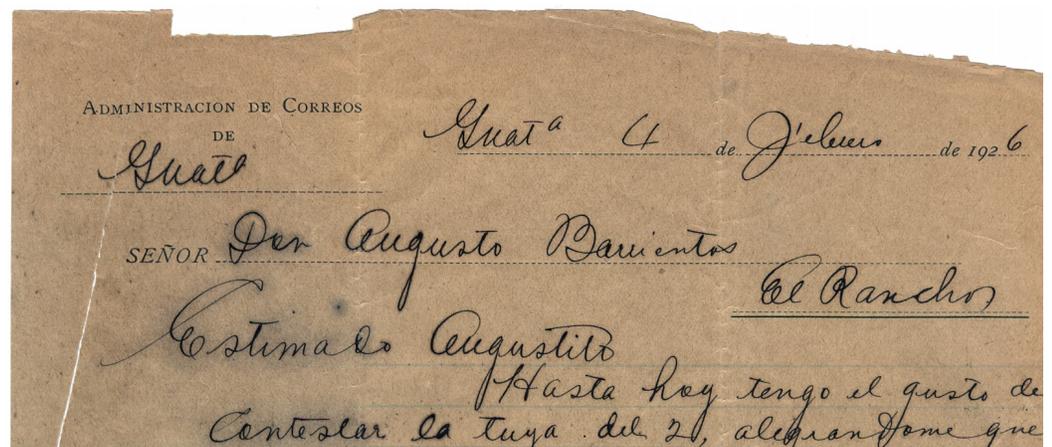
Las cartas son fuentes históricas narrativas, forman parte de las fuentes documentales. Generalmente se usan para la obtención de datos, pero, incluso en esta función, la interpretación de los datos puede estar sujeta a riesgos, por lo que se hace necesaria su contrastación y contextualización.

Aunque se supone que las cartas, al no estar destinadas a la publicación sino solo para la comunicación entre dos o un poco más de personas, son sinceras, ningún investigador o investigadora es tan incauto que no tome sus precauciones. Los puntos de vista, los intereses, la formación del emisor, las expectativas del receptor, etc., convierten a la correspondencia en fuentes llenas de subjetividad, si nos atenemos a lo que el remitente quiere comunicar. Cosa distinta es cuando los datos los obtenemos de la interpretación de lo que se dijo sin querer decir. Es decir, analizando las cartas como fuentes indirectas. Entonces resultan fuentes llenas de datos de índole muy variada y puede tener intereses lingüísticos, artísticos, históricos, culturales, científicos, etc.

En el caso de las cartas privadas, se piensa que su valor histórico es muy bajo, pues se refiere a temas locales y personales. Usualmente, son cartas misivas, mensajeras, que tienen una finalidad utilitaria. Pero cuando se trata de la reconstrucción histórica del origen y desarrollo de un bien inmueble, estas características suelen ser muy aprovechables. De esa manera, la correspondencia puede, incluso, cambiar la percepción de un período o un acontecimiento, pues sin proponérselo, brinda información indirecta, no intencionada. Todo reside en la pericia del interrogador o la interrogadora del documento.

Las cartas nos revelan circunstancias de las vidas del emisor y del receptor, lo que nos acerca a la historia de cada uno de ellos o ellas. Por ello, en un proceso de investigación para la restauración, las epístolas nos son útiles para develar las relaciones familiares, económicas, políticas, afectivas o francamente amorosas, que se desarrollan entre los miembros de un clan familiar o entre propietarios y arrendantes, entre poseedores y recaudadores fiscales, etc.

Carta de Moisés Barrientos a su hijo Augusto, fechada en la ciudad de Guatemala, el 4 de febrero de 1926 y remitida a El Rancho, donde residía el hijo. Archivo privado de la familia Barrientos Morales.



Fuentes primarias y Fuentes secundarias

Quizás la clasificación general más conocida de las fuentes históricas sea la que las agrupa en fuentes primarias y fuentes secundarias. Las fuentes primarias son contemporáneas de los fenómenos de que nos dan información, estando vinculadas a los mismos. Una carta, un periódico, un monumento o una pintura constituyen fuentes primarias. Están directamente vinculadas a una época y lugar del desarrollo de la sociedad, sin importar si fueron creadas intencionalmente o no.

Por su parte, las fuentes secundarias son escritos de una época posterior a la que tratan. Generalmente se busca analizar, sintetizar, explicar, generalizar o evaluar algunos acontecimientos o fenómenos de la historia de un país. Las fuentes secundarias, por tanto, dependen de la información de las fuentes primarias, pero también de su manejo por parte del autor, indiscutiblemente influenciado por el avance intelectual de su propia época.

Conviene valorar adecuadamente las fuentes primarias y las fuentes secundarias. Una fuente primaria, aún cuando corresponde a la época de que trata, no necesariamente es completa, fiel, objetiva. Está influenciada por la posición social de la persona, por su formación académica y por sus intereses. Una fuente secundaria puede estar sustentada o no en una adecuada Crítica Histórica, en un riguroso método de investigación, en una abundante documentación que permite contrastar la información de las fuentes primarias consultadas. La tendencia general en la investigación histórica es utilizar ambos tipos de fuentes, buscándose la máxima exhaustividad, agotando hasta donde sea posible las fuentes disponibles y buscando nuevas.

Ilustración del texto que publicó Jacobo Haefkens sobre su viaje a Guatemala en 1827, en el cual describe la geografía y la sociedad de la época. Esta es una fuente primaria de gran importancia para conocer el estado del país en aquella época. En la ilustración podemos ver la suntuosidad de los edificios eclesiásticos en comparación con las humildes viviendas y las condiciones de los habitantes. Se puede apreciar también a unos arrieros con sus bestias, tal como lo describe Haefkens en su escrito.



Aunque en este estudio se han privilegiado las fuentes primarias, no nos faltarán las secundarias y que nos brindarán luces sobre el desarrollo histórico de Guatemala en las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX. Entre las primeras utilizaremos los periódicos **El ferrocarril del Norte** y el **Diario de Centroamérica**, la revista **La locomotora**; los relatos de Haefkens, Stephens, Penney y otros; documentos oficiales y la carta de Palacios. Entre las segundas, la Geografía de Mejía, el estudio de Gall, biografías de Barrios y otros que citaré directamente pero que aparecen en la bibliografía final.



Aunque las fuentes brillen y sean de oro...

En 1940 el profesor estadounidense Chester Lloyd Jones publicó su libro Guatemala, past and present, sobre el desarrollo económico de Guatemala, en especial del siglo XIX y del primer tercio del XX. Los capítulos que conocemos, gracias a una publicación de la Universidad de San Carlos de Guatemala en 1980, nos evidencian que estamos ante una obra bien documentada y sin estridencias fanáticas características de la mayoría de escritores nacionales de la época liberal. Jones describe el ingreso de la primera locomotora a la ciudad de Guatemala, tratando de reflejar el entusiasmo de aquella ocasión:

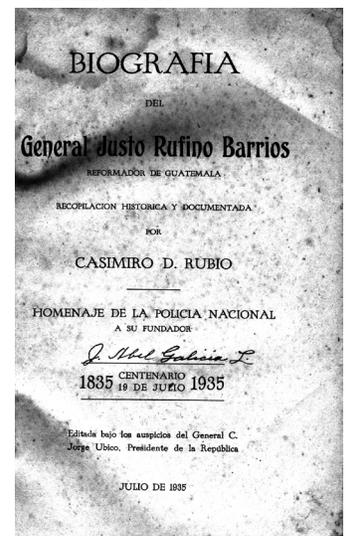
- “la primera locomotora sobresaltó a los capitalinos con su silbato”...
- Justo Rufino Barrios viajaba con el maquinista y “al llegar a la capital saltó a tierra, repartió recuerdos entre la muchedumbre, y dio rienda suelta a su satisfacción y emoción”...
- “La ciudad se vistió de fiesta. Las calles se cubrieron de arcos. Se leyeron poemas celebrando el acontecimiento. Grupos de niños cantaron el himno nacional. Se distribuyeron bebidas por cuenta del Estado a todos los que llegaban. Los banquetes y los salones públicos mantuvieron la alegría de la celebración durante toda la semana”.

Hasta aquí podríamos darnos por satisfechos, porque contamos con la información de un acontecimiento histórico. Hemos consultado una **fuentes histórica**. Sin embargo, si removemos un poco lo que hay en la superficie, podemos encontrarnos con alguna sorpresa. Como Chester Lloyd Jones no estuvo presente en aquella ocasión, tuvo necesidad de recurrir a documentos elaborados por otros. Estas fuentes fueron, de acuerdo a su cita, los libros de Paul Burgess, Casimiro D. Rubio, Jesús E. Carranza y Víctor Manuel Díaz. Al consultar el libro de Burgess hemos constatado que él tampoco presenció el acontecimiento y cita, en una frase, a Carranza. Casimiro D. Rubio cita documentos oficiales al referirse al Ferrocarril del Norte, pero no se refiere al hecho. En algunas partes de su texto su fuente de información es Burgess.

Por el momento, tenemos un autor que cita a otros y estos que se citan entre sí. Nos queda la obra de Díaz, pero lo descubierto nos lleva a sopesar la situación. Por muy confiable que pueda ser Jones, no resulta muy adecuado que sencillamente repitamos lo que él escribió, pues no aportamos nada nuevo a la investigación. Además, corremos el riesgo de que alguien nos repita a nosotros mismos y prologar así la cadena. Se impone, pues, ampliar nuestra búsqueda a otras fuentes y mejor si estas son diversas.



Casimiro Rubio



El papel de la teoría y el método

El trabajo de investigación histórica no solo se reduce a la Crítica Histórica. La teoría es inseparable del método, pues es indispensable para establecer las preguntas que guiarán la investigación, la elaboración de la o las hipótesis con sus variables y sus indicadores, la recolección de información y la formulación misma de conclusiones. Es decir, está presente en todas las fases de la investigación. Aún los que niegan el papel determinante de la teoría en la investigación histórica utilizan conceptos, juicios y explicaciones racionales (teorías y su concepción del mundo) en sus propuestas historiográficas. Sin embargo, la utilización consciente de la teoría agudiza el análisis y permite un mayor impacto de las conclusiones.

La primera consideración al respecto, es que en una investigación tenemos que tomar en cuenta que los objetos y fenómenos no se hayan aislados sino en relación con múltiples objetos y fenómenos. A esta relación, como es sabido, se le llama concatenación fenomenológica universal. Según la forma positivista de ver las cosas, un fenómeno como la construcción y evolución de una vivienda vernácula en un sitio y un tiempo específicos debiera analizarse solo a la luz de los datos que están directamente vinculados con ellos. Pero si tomamos en cuenta el principio filosófico de la concatenación universal, debemos vincularlos con fenómenos y objetos que le influyeron y que a su vez fueron influenciados por ellos: la familia y el grupo social al que pertenecían, la sociedad en que se desenvolvían esa familia y ese grupo, el grado de desarrollo de la sociedad en su conjunto, el avance de los conocimientos sobre materiales y técnicas de construcción, la relación entre los bienes materiales y el estatus social, las relaciones sociales que determinaban el valor del trabajo, etc.

Por ello la ciencia histórica trabaja en conjunto con otras ciencias tanto sociales como naturales. No basta pues, con determinar una sucesión de propietarios de una vivienda o un bien inmueble, sino advertir sobre las condiciones materiales, sociales, culturales, políticas, económicas, espirituales en fin, en que fue construida y evolucionó. A partir de estos presupuestos filosóficos generales y de la fundamentación de las ciencias sociales, y en un ámbito de especificidad creciente, nos vamos acercando a las teorías, principios, categorías y conceptos de las ciencias más próximas al objeto de estudio. Se trata de definir la fundamentación teórica y conceptual que guiarán la investigación, la que permitirá buscar, seleccionar y luego interrogar a las fuentes.

Veamos cómo funciona este mecanismo, con fuentes sobre el comercio guatemalteco por el océano Pacífico en la última cuarta parte del siglo XIX. Como hemos visto, la ruta colonial del comercio por el Atlántico fue abandonada en beneficio del comercio por el Pacífico. Esto lo podemos corroborar parcialmente con dos fuentes directas de principios de 1890, dos anuncios colocados en el Diario de Centroamérica en enero de ese año:

Pacific Mail Steam Ship Co.

Avisamos á los señores Embarcadores que el vapor "**Starbuck**" de esta Compañía, está destinado juntamente con el "**Barracuta**", al servicio extra de los puertos de esta República, durante la actual temporada de café. El "**Starbuck**" llegará á San José el 18 del corriente.

Guatemala, enero 14 de 1890.

HOCKMEYER & Co.
AGENTES.

Hamburg Pacific Dampfschiffs Linie.

A. Kirsten. —Hamburgo.

El vapor "Cordelia" cargará en el Puerto de San José **desde el 12 hasta el 15 del presente mes**, admitiendo carga para Valparaiso, Londres y Hamburgo.

FLETES DE CAFÉ A PRECIOS BARATÍSIMOS.

El vapor "Virgilia" llegará ásta costa á fines del mes en curso.

Para más informes dirigirse á

NICOLAS RIGAUD Quetzaltenango.

Klüssmann y Koelling Guatemala.



Sin la ayuda de la teoría, podríamos quedarnos con la información de que se trata de avisos a los productores guatemaltecos de café, proporcionada por agentes extranjeros de flotas mercantes internacionales (aparentemente alemanes), anunciando que barcos de sus representados llegarían próximamente al puerto de San José. Uno de los anuncios se refiere a que dos barcos han sido asignados a los puertos guatemaltecos del Pacífico (Ocós y Champerico, además de San José) y hace mención a la temporada de café (corte, beneficio y comercialización). El otro hace mención de sus escalas y su destino: Valparaíso, Londres y Hamburgo. Además asegura que los precios de los fletes del café son "baratísimos". Esto corroboraría que el comercio se realizaba por el Pacífico y no por el Atlántico.

Sin embargo (y aquí se empieza con la aplicación de la teoría), se puede apreciar que estamos en presencia de la **división internacional del trabajo**, en la que a nuestro país le ha correspondido ser productor de materias primas. La división internacional del trabajo es la "actualización" de la era del desarrollo del capitalismo, de aquella lejana **división social del trabajo**, en que los grupos humanos se especializaron en tareas productivas (unos agricultores, otros pastores, otros más comerciantes). Esta especialización de los grupos sociales era cualitativamente diferente a la **división natural del trabajo**, que privaba antes de la **Revolución Neolítica**, cuando el trabajo se repartía de acuerdo a las diferencias biológicas por edad o sexo.

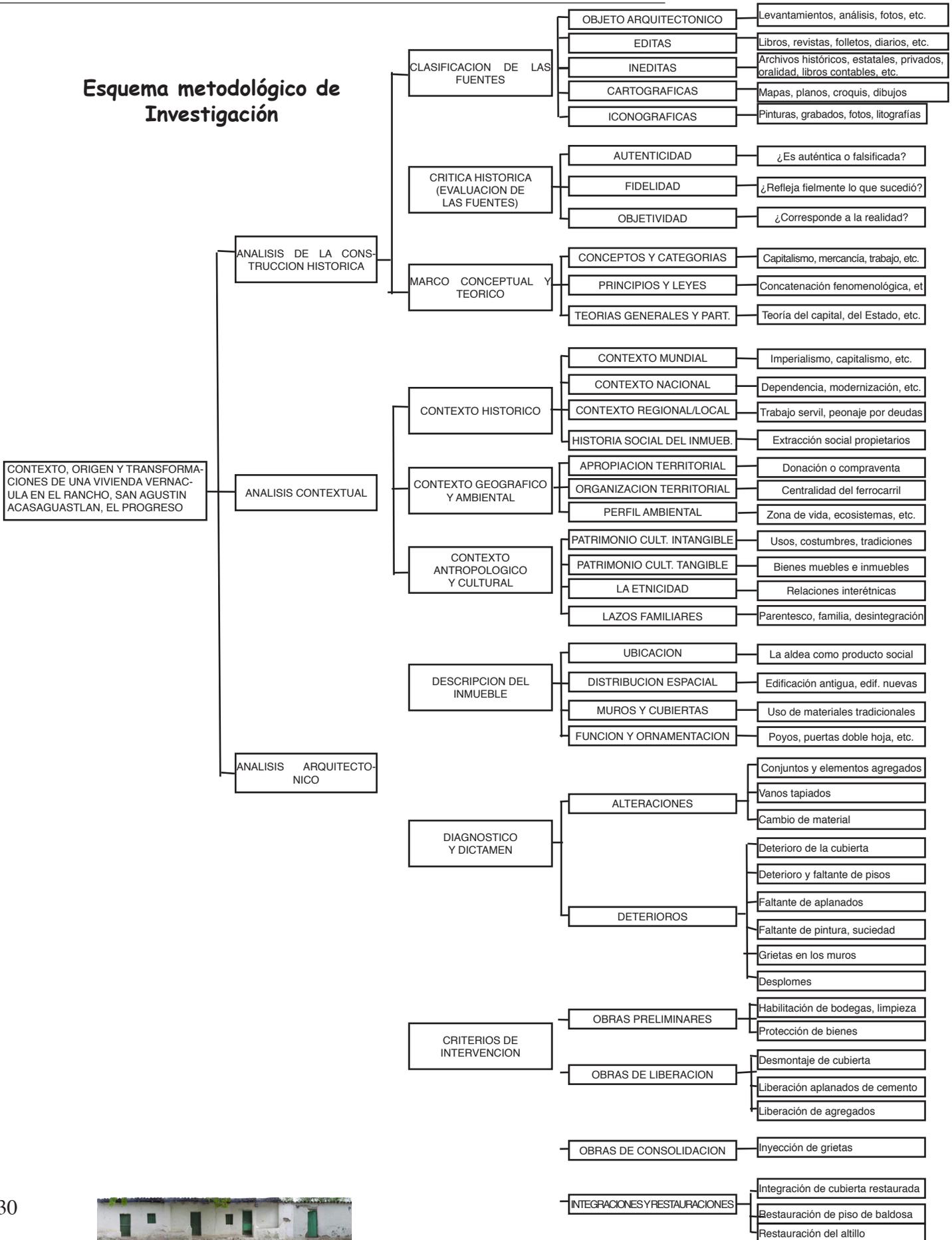
La división internacional del trabajo corresponde a una época del desarrollo del capitalismo en que las potencias colonizadoras iniciaron y llevaron adelante la explotación de los países periféricos. A Guatemala se le asignó la producción de productos agrícolas, especialmente el café y el banano, situación que definirá en gran manera el desarrollo económico, social, político, cultural del país. Bien, casi sin sentirlo, estamos en presencia de la teoría social. Prosigamos.

El establecer el papel de la división internacional del trabajo no lleva a otros conceptos de igual poder esclarecedor, verbigracia: **capitalismo, imperialismo** (en este caso, la presencia del capital comercial alemán y del estadounidense en inversiones navieras y ferrocarrileras), **concentración del capital, Segunda Revolución Industrial, uso del suelo, la tierra como mercancía, propiedad precapitalista, renta de la tierra**, etc., etc. Estas teorías y estas categorías de las ciencias sociales nos ayudarán a establecer las condiciones materiales y espirituales en las que fue construida la vivienda que nos interesa.

Con esta breve explicación, creo que estoy en la capacidad de dilucidar de qué manera la construcción del Ferrocarril del Norte está íntimamente ligada con la vivienda de la familia Barrientos Morales en El Rancho de San Agustín Acasaguastlán en aquellos años iniciales del siglo XX. Demos un paso más en esa dirección.



Esquema metodológico de Investigación



Periodización

	Mundial	Nacional	Local	Familia/vivienda
1870 - 1900	Desarrollo de la Segunda Revolución Industrial (química, petróleo, electricidad, etc.). Inicio de la fase imperialista del capital, capital monopolista. Las potencias europeas y EUA se repartieron el mundo en áreas de influencia. Dominio colonial y neocolonial del mundo e inversiones en la periferia.	Inicio y consolidación de las dictaduras liberales al amparo del cultivo del café. Modernización del país por el impacto del capitalismo monopolístico y la II Revolución Industrial: ferrocarriles, carreteras, puertos, electrificación, telecomunicaciones, bancos, etc. Empieza la construcción del ferrocarril del norte. Hacia finales del siglo, la vía llegó a un lugar que se conocerá como El Rancho de San Agustín Acasaguastlán.	Hacia finales del siglo XIX surgió el poblado El Rancho como "punta de rieles", última estación del ferrocarril desde la costa atlántica. Se asientan cerca de diez mil trabajadores de la ferrocarrilera. Llegan terratenientes medianos provenientes de El Júcaro, San Agustín Acasaguastlán, Guastayoya, Zacapa y la propiedad de la tierra se fracciona.	En 1871 nació Moisés Barrientos en San Agustín Acasaguastlán, quien en la última década del siglo se hace telegrafista. En 1884 nació Florinda Morales Marín, hija de terratenientes jicareños. Hacia finales de siglo, Moisés llegó a trabajar a El Júcaro y conoció a Florinda, estudiante de magisterio en la capital.
1901 - 1920	El imperialismo se expandió en el mundo, principalmente bajo las formas de la política del garrote, la diplomacia del dólar y el panamericanismo. Entre 1914 y 1918 se desarrolló la Primera Guerra Mundial. Surgió la aviación, se desarrolló la industria automotriz, se expandió la cultura de masas con la radio, el cine, los periódicos. Estados Unidos surgió como potencia hegemónica mundial.	Se fortaleció el desarrollo del capitalismo dependiente, con predominio de las compañías estadounidenses. Durante todo el período gobernó al país la dictadura de Manuel Estrada Cabrera, que concluyó en 1920. El ferrocarril del norte llegó a la capital en 1908, con lo que se concluyó la conexión interoceánica. El café y el banano son los productos de exportación.	Con la conclusión del ferrocarril hacia la capital, El Rancho tuvo un notable decrecimiento demográfico. Sin embargo, por ser el punto donde se inicia el ascenso hacia la ciudad de Guatemala, la estación del ferrocarril siguió siendo un punto importante para el tráfico.	Moisés Barrientos y Florinda Morales contrajeron matrimonio. Florinda adquirió una casa a la familia Contanza. Con la llegada de los descendientes (de 1907 a 1921) la casa creció, así como se diversificó el origen de los ingresos de la familia. A las dos habitaciones originales se les agregó un ambiente para una tienda, se construyó un altito. En el patio se habilitó un pozo y se instaló un horno para pan, bodega y corrales para animales.
1921 - 1944	Período de entreguerras. Inicio de la formación y toma del poder por las corrientes nazi fascistas. Estados Unidos amplió sus posesiones coloniales y su presencia neocolonial en amplias regiones del mundo. De 1939 a 1945 se desarrolló la II Guerra Mundial.	Luego de un corto gobierno democrático, siguieron las dictaduras liberales. Continuó la influencia estadounidense por medio de las compañías y la presión política del gobierno, por lo que se cimentó el sobrenombre peyorativo de "repúblicas bananeras" a los países centroamericanos. La dictadura ubiquista duró 14 años pero fue derrocada en 1944.	En 1927 se concluyó en El Rancho la construcción del puente Orellana, que comunicó la capital y el atlántico con las verapaces. Esto, aunado a la comunicación ferroviaria, significó otra oportunidad para el desarrollo de la aldea.	En diciembre de 1921 falleció Florinda Morales de Barrientos. Con los traslados laborales de Moisés, la familia comenzó a disgregarse. Esto empeoró con el exilio de Moisés Barrientos hacia Honduras, a causa de persecución política. La economía familiar se resintió y la vivienda comenzó a deteriorarse.
1945 - 1962	Luego de la II Guerra Mundial, se establece un mundo bipolar capitalista - socialista. Guerra Fría.	De 1944 a 1954 se lleva a cabo la revolución democrática burguesa de Octubre. Luego, se inicia un largo período de autoritarismo.	Con la construcción de la carretera al Atlántico, el centro económico de El Rancho se traslada a Las Champas. Los barrios del centro se convierten en luagres dormitorio.	En 1945 se casó Bertha y en la casa solo quedó Augusto. En 1950 falleció Moisés Barrientos y en 1962 también murió Augusto. La casa se alquiló y el deterioro aumentó.
Situación actual	En un mundo unipolar, solo el despegue de China irrumpe en el sueño americano. Europa unida, tras un inicio auspicioso, se quedó a la zaga.	Luego de un conflicto armado de 36 años, se firmó la paz, pero no se logró la democratización del país ni la reducción de las desigualdades.	El sector de Las Champas y la ruta al Atlántico se fortalecieron, mientras creció la construcción de viviendas en los barrios del centro.	La vivienda se fraccionó en cuatro partes, una por cada una de las familias herederas. En el 2010, desaparecieron los últimos dos hijos del matrimonio Barrientos Morales.







2. Todo empezó con el Ferrocarril del Norte

1. La fiesta inolvidable

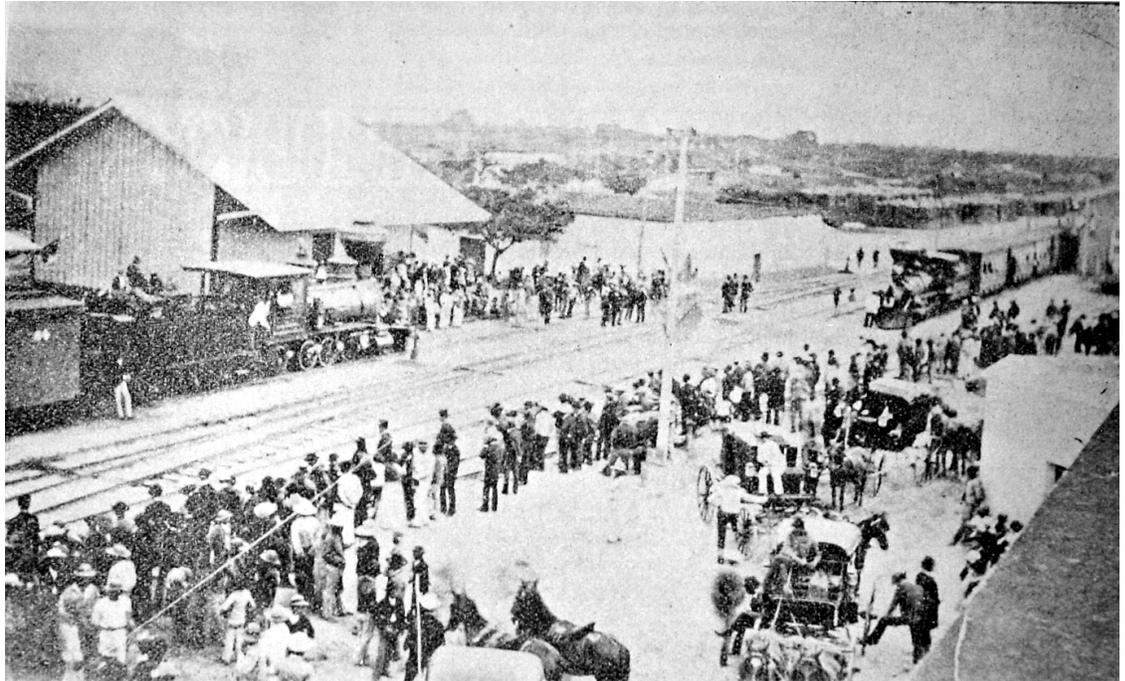
El 19 de enero de 1908, el presidente Manuel Estrada Cabrera –a quien Miguel Ángel Asturias eternizaría en su obra *El señor presidente* y Rafael Arévalo Martínez espetaría su *Ecce Pericles*- presidió las ceremonias con que se festejaba el la inauguración del ferrocarril desde el Atlántico. Esta obra, catalogada en su época como un paso trascendental en la historia de Guatemala, unía por medio del ferrocarril el océano Pacífico con el Atlántico y potenciaba la posición geoestratégica de Guatemala como parte del istmo que separa los dos más grandes océanos del planeta. No era pues, una ceremonia cualquiera. Se trataba ni más ni menos que festejar la conclusión de una obra que ni el mismísimo General Justo Rufino Barrios, el Reformador, había podido lograr. Y si Barrios en su tiempo había sido pródigo en el derroche en su día triunfal del arribo de la primera locomotora procedente del Pacífico, el autócrata Estrada Cabrera no podía ser menos al concluirse la conexión interoceánica.

En su día glorioso, Barrios se había lucido con una gran fiesta popular al arribo de la primera locomotora a la capital, el 19 de julio de 1884, el día de su cumpleaños. Se dice que cuando entró la primera locomotora, Barrios iba acompañando al maquinista, como enseñando al pueblo “aquel triunfo de la civilización”.²⁵ La ciudad se engalanó con monumentos de la arquitectura efímera expresada en arcos triunfales. Se leían poemas, los niños cantaban en coro, se distribuían bebidas por cuenta del erario público. La parafernalia continuó en banquetes y bailes durante una larga semana.²⁶ Otra gran fiesta tuvo lugar el 15 de septiembre siguiente, fecha en que se inauguró oficialmente el servicio regular del ferrocarril hacia el Pacífico, contándose con la presencia de los presidentes de Honduras y El Salvador y representantes de las demás repúblicas centroamericanas.²⁷

25. Paul Burgess, Justo Rufino Barrios: una biografía, Guatemala, Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala, 1971, traducción, documentación y nota liminar de Francis Gall., p. 231

26. Chester Lloyd Jones, “Comunicaciones y servicios públicos”, en *Economía de Guatemala 1750 – 1940*, antología de lecturas y materiales, Guatemala, Facultad de Humanidades de la Universidad de San Carlos de Guatemala, 1980, Tomo II, p. 201.

27. Burgess, op. cit., p. 231



El primer convoy ferroviario se acerca a la ciudad de Guatemala, el 19 de julio de 1884, día del cumpleaños del General Justo Rufino Barrios.

Estrada Cabrera, por su parte, no quiso quedarse atrás en cuanto a festejos. Dispuso en Consejo de Ministros que la llegada a la Ciudad de Guatemala de ferrocarril interoceánico debía celebrarse con una fiesta cívica nacional que duraría desde el propio día de la inauguración, el 19 de enero hasta el 26 del mismo mes, otorgándose feriados desde el 16 de enero al 2 de febrero, a lo cual acompañó de la autorización para erogar las cantidades que fueran necesarias a fin de que nada restara el brillo de la celebración.

El propio Estrada Cabrera expresaba que:

“El país ha entrado de lleno, desde esa fecha (el 19 de enero de 1908), en el gran movimiento a que está llamado por su situación y sus incalculables elementos de vida propia; y siento verdadero placer y satisfacción inmensa en poder manifestaros que, durante los días consagrados a las grandes fiestas de dicho acontecimiento, se vio siempre unido el sentimiento público en hacer de ellas la síntesis de la cultura nacional. La noticia del suceso voló por el telégrafo, y todo el país se estremeció de alegría y de entusiasmo; y salvando nuestras fronteras, llegó a poner en movimiento la prensa universal; siendo lo más digno de tomarse en cuenta, que si en la República durante los festejos con que todas y cada una de nuestras poblaciones quisieron solemnizarlo, no hubo sino la nota culminante del contentamiento más puro, en todas la (sic) Naciones se ha hecho justicia a Guatemala, a sus elementos y a su decidido afán por alcanzar los beneficios de la civilización más avanzada.”²⁸

28. Manuel Estrada Cabrera, **Mensaje del Presidente de la República a la Asamblea Nacional Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1908**, Guatemala, Tipografía Nacional, 1908, p. 18





Cuadro alegórico de la inauguración del Ferrocarril Interoceánico, el 19 de enero de 1908. En el óvalo del centro se observa la locomotora pasando por debajo de un arco del triunfo en su llegada a la capital de la República, mientras que, a la derecha, en una tribuna rodeada de público, el presidente Estrada Cabrera y sus invitados de honor presencian el acontecimiento. En las esquinas superiores, los puertos del Pacífico y del Atlántico (San José y Puerto Barrios, izquierda y derecha, respectivamente) que quedaban enlazados por el ferrocarril desde aquel día. Y en las esquinas inferiores, dos de los impulsores de la magna obra: José María Reina Barrios (izquierda) y el Reformador Justo Rufino Barrios. Pintura en madera realizada por Ernesto Bravo, en 1908, y que se conserva en el Museo Nacional de Historia.

Las celebraciones habían comenzado desde el día mismo del arribo de la primera locomotora a la ciudad de Guatemala, a principios de enero. "Las fiestas de Pascua no pudieron haber tenido más feliz coronamiento", decía una nota de prensa.²⁹ Las campanas repiquetearon, la gente recorría la ciudad y las bandas militares ponían el marco musical a la algarabía. La fiesta duró hasta la medianoche, sin decaer en vigor patriótico y en hosanas al mandatario, según el reportero. Y concluía su reporte con grandilocuentes vivas: "¡Viva Guatemala y su egregio Presidente Manuel Estrada Cabrera! ¡Viva inmarcesible la memoria de Justo Rufino Barrios y de José María Reina Barrios!"

El mismo medio publicaba el Decreto del ejecutivo, por el que Estrada Cabrera en Consejo de Ministros disponía erigir un monumento a la terminación del ferrocarril interoceánico, en la prolongación de la 7ª. Avenida Sur. Y en otra nota se anunciaba también la inauguración de la vía férrea "en medio de un festival grandioso, digno del fausto y trascendental acontecimiento". La obra se había concluido gracias a "la energía y la constancia dirigidas por una inteligencia superior".³⁰

29. "El Ferrocarril de Guatemala concluido. Alcance al número 54, tomo IV, de La Locomotora", en el **Diario de Centro América**, del martes 7 de enero de 1908.

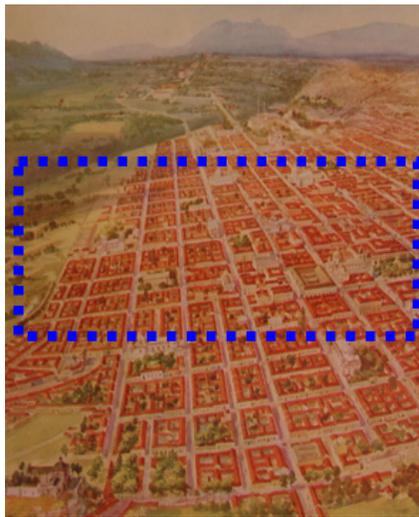
30. *Ibidem*. P. 1



31. "Delegaciones especiales", **Diario de Centro América**, miércoles 8 de enero de 1908.

32. "Ferrocarril de Guatemala, en el **Diario de Centro América**, 19 de enero de 1908, p. 7

Los gobiernos del continente, se apresuraron a nombrar a sus delegaciones. Estados Unidos estaría representado por el Mayor General Davis, de México el Ingeniero Ricardo García Granados y el Dr. Fidel Rodríguez Parra, Costa Rica por el Vicepresidente de la República y así, los demás países con cuerpos diplomáticos acreditados en Guatemala.³¹ Las colonias extranjeras también participarían con bailes y banquetes al mandatario, juegos pirotécnicos. Entidades estatales y empresas adornarían la ciudad con arcos conmemorativos y no faltarían los castillos y las proyecciones de cine. Habría una fuente de refrescos de León Guttman y Co. y una fuente de cerveza de Castillo Hermanos. Y por si fuera poco, la Exposición Nacional convocaría a la industria, el comercio y los servicios para presentar los adelantos del país, justamente en los pabellones colindantes con la nueva vía ferrocarrilera.³²



Fragmento de una vista aérea de la capital de la república, publicada en 1915 en el Libro Azul de Guatemala. A la izquierda se puede ver el tren que corre cerca de los campos en donde se instaló la Exposición Nacional en la inauguración del servicio ferroviario interoceánico. El recuadro señala el sector en donde se colocaron los principales elementos decorativos para la celebración.

33. Víctor Miguel Díaz, "Guatemala Festiva", serie de artículos publicados en el **Diario de Centro América**, del 26 de enero al 6 de febrero de 1908.

El cronista Víctor Miguel Díaz, nos presenta un panorama bastante completo de la celebración y los arreglos de la ciudad y el país.³³ Para el día de la inauguración, la ciudad se engalanó, en especial sus sitios más icónicos. En la Plaza de Armas, de trecho en trecho se encontraban pilares de seis varas con arreglos florales, semejando macetones y un abanico cubierto de musgo. Faroles venecianos colgaban de los pilares, sostenidos por cordones formados con musgo. Y esta ornamentación se extendía por la 7ª Avenida hasta llegar a la 12 calle. En torno a la Plaza de Armas, también lucían sus galas, el Palacio del Ejecutivo y la Comandancia de Armas (sobre la actual 6ª Avenida, en donde se encuentra el parque Centenario), el Portal Municipal (en el lugar que hoy ocupa el Palacio Nacional de la Cultura), el Portal del Comercio (en el mismo sitio actual, solo que con cambio estilístico) y la Catedral. Igualmente engalanados se encontraban los edificios de Fomento y la Dirección General de Telégrafos y los demás edificios públicos, al decir de Díaz.

"Por toda parte lucían cortinas nuevas con los colores nacionales, guirnaldas de laurel, coronas de musgo y flores artificiales, palmas, flor de corozo, banderas, faroles de caprichosas formas, flecos de papel, flámulas, festones, cadenas y gallardetes.



“Sería imposible dar una idea exacta del adorno de las calles del centro de la ciudad”.

Uno de los elementos más destacado de todo aquel adorno, eran los arcos triunfales, monumentales muestras de la arquitectura efímera que cambiaron temporalmente el paisaje urbano de la capital. En la 9ª. Calle, el arco elaborado por el gobierno de El Salvador, saludaba a Guatemala con lienzos estilo pombiano, pintado por el artista Ernesto Bravo. La Justicia fue el símbolo elegido para rendir tributo a la obra que se inauguraba. La dirigencia magisterial no dudó en alabar al Señor Presidente. En su arco destacaba la pintura del templo de Minerva (la diosa de la sabiduría, símbolo recurrente de los afanes propagandísticos del dictador) y de dos locomotoras que acompañaban la leyenda: Al protector de la Instrucción Popular.



Arquitectura efímera: Arco triunfal erigido por la República de El Salvador, saludando a Guatemala por la construcción del ferrocarril interoceánico.

34. Víctor Miguel Díaz, “Guatemala festiva”, **Diario de Centro América**, 26 de enero de 1908.

El departamento de San Marcos colocó su arco en la 10ª. Calle. Fue una creación del artista español Justo de Gandarias, quien elaboró una panorámica del puente de hierro de El Fiscal y las ondas azuladas de los dos océanos. El arco de Quetzaltenango presentaba el escudo nacional, dos cuernos de la abundancia y una serie de pinturas del Quetzal, el ave nacional, símbolo de la libertad, de acuerdo a la descripción del cronista. No podían faltar los retratos de Barrios, Reina Barrios y el propio Estrada Cabrera. Ya hacia el sur, en las colindancias de la vía férrea en donde también se ubicaba la Exposición Nacional, se hallaban los arcos de Totonicapán, el del Ferrocarril de Occidente, el de la Parcialidad de Totonicapán. Y así, varios arcos más.³⁴



El día de la inauguración del ferrocarril del norte comenzó temprano para el presidente Estrada Cabrera. A las seis de la mañana ya se dirigía hacia El Fiscal, acompañado de los delegados extranjeros y personalidades del ámbito nacional, a fin inaugurar el monumento a la conclusión de la vía ferrocarrilera interoceánica. Hubo elocuentes discursos, se firmó el acta de inauguración y, en una magnífica puesta en escena, el presidente puso simbólicamente el último clavo de la vía férrea. Se repartieron medallas conmemorativas a los presentes e inmediatamente apareció el ferrocarril proveniente de Puerto Barrios. La comitiva presidencial abordó el tren y se dirigió hacia la capital, "pasando por entre multitud de colinas reverdecidas por el beso húmedo de las nubes y matizadas con los más primorosos colores".³⁵

35. Víctor Miguel Díaz, "Guatemala festiva", **Diario de Centro América**, 27 de enero de 1908.



Firma del Acta de Inauguración del Ferrocarril Interoceánico, en la Aldea El Fiscal, en las cercanías de la capital de la República.

35. Ibidem.

Mientras tanto, en la capital, las multitudes se organizaban para participar en nutridas manifestaciones. Los cantones del sur se unieron en una sola marcha: La Libertad, Cantón Barrios, Cantón Barillas, Cantón La Paz.³⁶ En los salones de la Exposición Nacional hubo exposiciones ganaderas, conferencias, exhibiciones cinematográficas y juegos mecánicos. Ya en la noche, sobre la doce calle, a inmediaciones de los arcos conmemorativos, las bandas musicales de Jalapa, Sololá, Totonicapán, Escuintla, Retalhuleu, Antigua Guatemala, Chimaltenango y Salamá. En la plaza de armas, millares de personas admiraron los efectos de la iluminación artificial y, como punto culminante, los juegos pirotécnicos obsequiados por la colonia china.



Al día siguiente, el escenario de los actos se trasladó hacia las ampliaciones de la capital, tanto en el norte como en el sur. Un soberbio desfile militar partió del Hipódromo para llegar hasta el bulevar "30 de Junio", pasando por el "Jardín La Independencia" (a inmediaciones de la Penitenciaría, hoy Centro Cívico) y luego por "La Reforma". Dos arcos conmemorativos sirvieron de marco para el paso del desfile, uno al inicio del bulevar 30 de junio y otro enfrente del Asilo Estrada Cabrera, en donde el presidente observaba desde su balcón en el segundo piso del edificio. Hubo brindis con champán y hacia el medio día se sirvió un abundante "lunch". Por la noche, el maestro Germán Alcántara dirigió un concierto en el "Salón de Fiestas" de la Exposición Nacional, como lo hizo los días siguientes en diferentes festejos.

Y así, los días posteriores continuaron los desfiles, los banquetes, los bailes, la fiesta inolvidable.

2. Ir al norte por el norte, no por el sur: la necesidad del ferrocarril al Atlántico

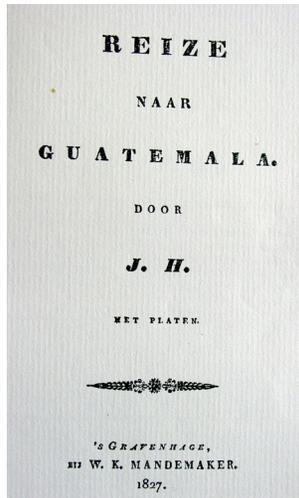
¿A qué se debía tanta efusividad? ¿Era tan trascendental el acontecimiento? No podemos fiarnos absolutamente de las expresiones oficiales y de la historiografía liberal, pero algunos hechos nos podrán dar una idea de la magnitud de la obra. Chester Lloyd Jones, en su trabajo sobre Guatemala publicado en 1940, basándose en los relatos de viajeros como Dunn, Montgomery, Morelet, Stephens y Squier que visitaron el país en el siglo XIX, entre la independencia y la reforma liberal, llegó a la conclusión de que "a las importaciones de Europa le tomaba de seis a nueve meses para llegar (de la costa atlántica) a la capital", en condiciones sumamente difíciles³⁷.

Un viajero holandés no citado por Jones, el cónsul Jacobo Haefkens, nos da una idea de las penurias que debían enfrentar quienes salían del puerto lacustre de Izabal hacia la ciudad de Guatemala en 1826 (la Nueva Guatemala de la Asunción):

"El 29 de septiembre a las siete y media de la mañana montamos nuestras bestias para trepar por el prominente monte cuyo solo nombre basta para sobrecoger de temor al viajero (las montañas del Mico). El tiempo nos favorecía en gran manera y como en días –o mejor dicho, noches pesadas– el tiempo había sido por lo regular bastante seco, los arrieros de las mulas decían que el camino estaba muy bueno. Lo que somos nosotros, nos repetíamos numerosas veces: ·si hay que tener por bueno a este camino, ¿será posible transitarlo cuando esté malo?·. El mismo recorre un tupido bosque, en constantes altibajos entre hondonadas, charcos y ríos, sobre raíces de árboles que sobresalen mucho del suelo, junto a barrancos y rocas de todo tamaño, por los surcos que las patas de las mulas han trazado gradualmente en las rocas, algunos tan profundos y angostos que hay que alzar los pies y hay que decir literalmente que uno monta y anda a la vez. Además de estos surcos, al igual que los formados por las raíces de los árboles rebotan de fango, de modo que las bestias en estos lugares,

37. Jones, op. cit., pp. 189-192





Carátula de la edición holandesa del libro de Jacobo Haefkens

38. Jacobo Haefkens, **Viaje a Guatemala y Centroamérica**, Guatemala, Sociedad de Geografía e Historia, 1969, Serie Viajeros, Volumen I, traducción del holandés por Teodora J. M. van Lottum, edición, revisión, notas e índice temático por Francis Gall, prólogo de Luis Luján Muñoz. Pp.23-39.

39. William T. Penney, "Notas y comentarios sobre acontecimientos y experiencias vividos durante mis viajes por México y Centroamérica", en **Mesoamérica**, Guatemala, CIRMA, 1988, Año 9, No. 16, pp. 363-372.

40. Helen Sanborn, **Un invierno en Guatemala y México**, Guatemala, UFM, 1996.

luchando para salir de un hoyo entran en otro y no pocas veces dan con charcos en donde se hunden hasta la barriga. El camino está atravesado por cantidad de troncos de árboles caídos, la mayor parte de los cuales se pasan a zancadas, mientras que en otros hay que pasar montado por debajo. Tiene también gran multitud de veredas que se entrecruzan en todos sentidos, holladas por las mismas mulas y donde es muy fácil extraviarse... También las mulas cargadas por mercancías se extravían a veces y su búsqueda significa entonces gran pérdida de tiempo."³⁸

El viaje de Haefkens lo llevó de Izabal a Gualán, luego a Zacapa, Chimalapa (hoy Cabañas), Guastatoya, Agua Caliente, San José del Golfo y El Fiscal, hasta llegar a la puerta del Guarda del Golfo, una de las tantas que custodiaban a la ciudad capital. En total, el viaje del cónsul holandés, su esposa y su hija, duró unos 18 días. Con el ferrocarril el tiempo se reduciría a 12 horas y contaba con una capacidad de carga desmesuradamente mayor. Las ventajas eran muy claras, aún más considerando que la labor iniciada con la llegada de los liberales al poder en 1871 de construir carreteras que unieran a los diferentes poblados, estaba muy lejos de hacerse realidad, sobre todo en la ruta a los puertos del Atlántico.

Hacia finales del siglo XIX, la situación había mejorado, pero estaba lejos de ser considerada resuelta. Uno de los contratistas norteamericanos que participó en la construcción del ferrocarril del Norte, William Thomas Penney, viajó hacia aquellos lugares en la década de los noventa y su viaje duró siete días a caballo hasta Izabal y luego, utilizando la vía acuática, dos días hacia Livingston y uno más hacia Barrios, que en ese tiempo era apenas una población que estaba en su crecimiento inicial.³⁹ Aunque se había reducido a menos de la mitad el tiempo de recorrido en relación al que le tomó a Haefkens desde Izabal –descontando, por supuesto que el holandés viajaba con equipaje y familia-, aún era mucha la demora para el camino que había sido el más importante para el comercio internacional desde la colonia. Esta era una de las razones por las que esta ruta había perdido su primacía, dando ventaja al transporte por el Pacífico.

En efecto, primero se abrió una ruta ferroviaria hacia el Pacífico, que acortó el viaje de la capital al océano a solo pocas horas. Una joven universitaria estadounidense, Hellen Sanborn, viajó a Guatemala en 1885 acompañando a su papá, un importante importador y distribuidor de café en los Estados Unidos, quien quería entrar en contacto con sus abastecedores. Ella, (que hizo el viaje en barco desde Nueva Orleans hacia Livingston, cruzó el lago de Izabal, remontó en Polochic y de ahí por tierra a Cobán, Salamá y finalmente, Guatemala), supo la diferencia de invertir unas dos semanas viajando desde el Norte, comparado con el viaje en tren hacia el Puerto de San José, en la costa pacífica⁴⁰. Aún cuando estuvo unos pocos días en el país, su aguda mirada y su experiencia de viajera en el país, le hacía tener una visión muy clara de la situación:



“La falta de infraestructura vial es el primer gran obstáculo que se tiene que vencer para desarrollar el país. Sólo supimos de dos ferrocarriles: uno, entre la ciudad de Guatemala y San José, cubre una distancia de 90 millas; el otro, de Champerico hacia el interior, recorre una corta distancia. Las carreteras son caminos muy angostos y poco apropiados para carruajes; sus malas condiciones se resienten hasta en la época de verano, y en el invierno se ponen impasables. Existen pocos puentes y, por lo general, están en mal estado. Pero se avanza lentamente, como lo demuestra lo mucho que se hizo durante la administración de Barrios. Es preciso recordar que existen muchos obstáculos que tienen que vencerse, como las enormes montañas y los grandes barrancos. Cuando atravesábamos las montañas en la última parte del camino hacia Guatemala, nos pareció que nunca se lograría tener más que un camino estrecho, pero después, cuando vimos lo que la ingeniería había logrado entre Veracruz y la ciudad de México, pensamos que hasta en aquella parte de Guatemala quizás sería posible construir un ferrocarril.” .

Hellen ya no regresó por el Atlántico, sino lo hizo tomando el ferrocarril al Pacífico. Salieron con su padre a las 8 de la mañana y llegaron al puerto de San José a las 2 de la tarde. Al recordar el viaje, consideró que si algún día se le ocurría volver, lo haría directamente desde Nueva York hasta el Puerto de San José, pasando por Panamá. Así de aterradora consideró su vivencia por los caminos del norte guatemalteco.

Hasta mediados del siglo XIX, las 4/5 partes del comercio internacional se realizaban por el Atlántico, pues los importadores y exportadores preferían todas las dificultades de la ruta a dar la vuelta por el Cabo de Hornos, al sur del continente.⁴¹ Pero la construcción del ferrocarril interoceánico en Panamá –terminado en 1855-, la habilitación de rutas transitadas por carretas –más ventajosas que las recuas de mulas- y el establecimiento de un servicio regular de vapores que conectaba los puertos centroamericanos del Pacífico con el ferrocarril panameño y por tanto, con los puertos del este estadounidense y los europeos, cambiaron radicalmente la situación. De 6,000 pesos que se exportaban por esta costa en 1852 se pasó a exportar 1,450,000 en 1860. Para 1862, el valor del comercio total por el Atlántico había caído a casi 500,000 pesos, mientras que en el Pacífico entraban y salían mercancías por más de dos millones y medio, es decir, cuatro veces más.⁴²

41. Ibid., p. 134



Transporte de café en carretones, en la costa sur. Fotografía de E. Muybridge.

42. Enrique Palacios D., “Guatemala y el ferrocarril interoceánico (fragmento de una carta de Enrique Palacios D.)”, en **Mesoamérica**, Guatemala, CIRMA, 1988, Año 9, No. 16, p. 383



La situación se tornó aún más dramática para los pueblos del oriente y del norte del país, cuando en 1884 se inauguró el ferrocarril Central, que conectaba el puerto de San José, en el Pacífico, con la capital. Los fastuosos festejos encabezados por el propio Justo Rufino Barrios, "El Reformador" (por antonomasia) que hemos páginas atrás, conmemoraron ese suceso considerado un paso importante para superar el pasado y encaminarse al progreso. Prácticamente todo el comercio se volcó hacia el sur. Los barcos llevaban las mercancías hacia Panamá o directamente hacia la costa este de Estados Unidos y a Europa, dando la vuelta por el estrecho de Magallanes.

Compañía Alemana de Vapores "Kosmos"
 Línea directa vía Estrecho de Magallanes.

El vapor "Sakkarah" su capitán Sohst, está listo para admitir carga en los puertos de SAN JOSÉ, CHAMPERICO y OCÓS, en el curso del presente mes y á los fletes siguientes:

Para Londres, Hamburgo ó Bremen, café en oro	£ 3 10, por tonelada de 2240 lb inglesas
" id. id. id. café en pergamino	" 4 10 " " " " "
" Valparaíso..... café en oro	" 2 10 " " " " "

Pronto llegará á estas costas el vapor "Neko."

Para más informes dirigirse á

Carlos Kroeger
 Agente General para Centro-América.

14-9

Anuncio de barcos disponibles para transportar café, desde los puertos del Pacífico guatemalteco hasta Europa, pasando por Chile (Valparaíso) y dando la vuelta por el Estrecho de Magallanes.

Las poblaciones del oriente y del norte cayeron, entonces, en una crisis aguda. Sin comercio, las ya lamentables condiciones de atraso se potenciaban aún más. Por otra parte, las elites guatemaltecas estaban al tanto de que no era lógico que para exportar al norte, debiera viajar hacia el sur, como lo señalaba José Víctor Mejía en su Geografía.⁴³ La idea de establecer una ruta ferroviaria hacia el norte, que ya había sido acariciada por los conservadores, tomó carta de ciudadanía con los liberales. La tarea no iba a ser fácil y llevó 28 años verla concluida. Pero valía la pena: "Cuando el ferrocarril del Norte esté terminado, la capital de Guatemala quedará a cuatro días de Estados Unidos y a doce de Europa", decía con entusiasmo la Guía del Inmigrante de 1895.⁴⁴

Al concluirse la conexión interoceánica, los comunicadores del gobierno se cuidaron de que el impacto mediático desplegado en la inauguración fuera comprendido y compartido por todas y todos los habitantes del país y no fuera olvidado tan rápidamente. Claro, la inversión había sido alta como para que sus efectos se disiparan tan pronto como el humo de los juegos pirotécnicos. Por ello, uno de los esfuerzos fue poner a disposición de las y los docentes un texto para que pudieran explicar a la niñez los alcances de la obra. Se trata de el folleto "La locomotora y nuestras vías férreas, relato para los niños guatemaltecos con motivo de la inauguración del Ferrocarril del Norte".

43. José Víctor Mejía, **Geografía de la República de Guatemala**, Guatemala, Tipografía Nacional, 1927, p. 236

44. J. Méndez, **Guía del Inmigrante en la República de Guatemala**, Guatemala, Tipografía y Encuadernación Nacional, 1895, p. 49



Este pequeño documento impreso, con la fotografía de Estrada Cabrera en las páginas iniciales, por supuesto, resume los avances de la comunicación ferroviaria del país y destaca la construcción del ferrocarril al Atlántico, tal la información que nos proporciona como fuente directa. Pero como fuente indirecta, es un valioso documento que nos permite acercarnos a la mentalidad de los liberales guatemaltecos de inicios del siglo XX, pues en sus pocas páginas, reitera los rasgos fundamentales de tal pensamiento: la condena a la historia colonial (como herramienta en la lucha ideológica contra los conservadores), la idea del progreso como clave del desarrollo social, la oposición entre barbarie y civilización, el desprecio por la fuerza de trabajo nacional (indígena en su grandísima mayoría), por ejemplo. Así, para ir cerrando este capítulo introductorio, reproducimos un párrafo del mencionado texto (demasiado extenso si se considera que estaba dirigido a la niñez, pero justo en su extensión para nuestros propósitos de esclarecimiento histórico), que nos permite acercarnos a la historia oficial de aquellos tiempos:

“Los primeros castellanos que vinieron á la América Central, excogieron (sic) para la fundación de sus ciudades más importantes la vertiente del Pacífico, lo cual perfectamente se explica, pues trataban de aislar á éstas del comercio del mundo, á fin de explotár ellos solos tan ricas comarcas y de perpetuar su dominación en ellas. Por otra parte, el temor á los piratas que infestaban el mar de las Antillas, fué un motivo más para que tomaran esa determinación. Tan desatinado proceder se ha hecho sentir más tarde, y las consecuencias las han sufrido estos países teniendo que valerse para la exportación de sus productos y para la introducción de sus consumos, salvo lo que va y viene de San Francisco, de las líneas de vapores del Pacífico y del ferrocarril de Panamá, empresas ambas que han explotado sin escrupulo ninguno estas naciones durante largo tiempo. Ese aislamiento relativo del mundo civilizado ha impedido que nuestras poblaciones, sobre todo las ciudades capitólicas (sic), hayan tomado el incremento que les correspondía dada la riqueza de estas Repúblicas. Felizmente el progreso que todo lo facilita nos ha ofrecido los medios de subsanar ese viejo y grave error. Estos medios son la fácil y directa comunicación con la ribera Atlántica. Pero si se tiene en cuenta lo que distamos de dicho océano, las luchas de distinta índole que hemos tenido que sostener, lo accidentado de nuestros terrenos y la falta de elementos activos para llevar á cabo las obras que era necesario á fin de realizar el que ha sido ideal de todos, ya se comprenderá que esfuerzo gigantesco se necesitaba sobre todo para que nuestra comunicación con el mar que trajo á Colón fuera por medio de una vía férrea.”⁴⁵

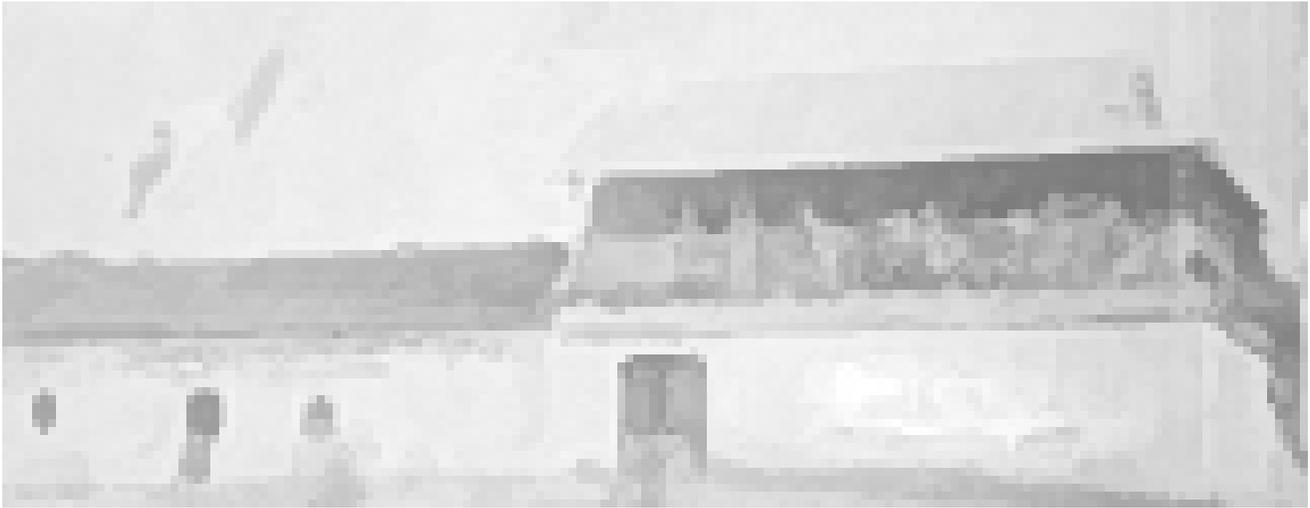
Como se puede ver, la fiesta de Manuel Estrada Cabrera estaba más que justificada. “El país” podía enorgullecerse de contar con una obra que era tan solo la cuarta en América que conectaba los dos océanos. La habían antecedido obras tan monumentales como la conexión de Nueva York con San Francisco, en Estados Unidos, la ciudad de Panamá con el puerto atlántico de Colón, en Panamá; y la de Veracruz con Salina Cruz, en México.⁴⁶

Pues bien, es tiempo de que se comience a desvelar el porqué se ha iniciado esta larga relación de acontecimientos de la inauguración del ferrocarril del norte, cuando el tema central es una vivienda tradicional de un pueblo del oriente del país. En el siguiente capítulo se hará un acercamiento a ello.

45. La locomotora y nuestras vías ferreas. Relato para los niños guatemaltecos con motivo de la inauguración del Ferrocarril del Norte, Guatemala, Tipografía de Arturo Síguere & Co., 1908, p. 7

46. *Ibidem.*, pp. 18-19.





3. El Rancho de San Agustín, un lugar en la ruta interoceánica

1. La difícil labor de construir una vía de comunicación entre la ciudad de Guatemala y la costa atlántica

Los motivos para habilitar una vía de comunicación rápida y confiable hacia el Atlántico eran muchos. La depresión económica que abatió el oriente y el norte del país, abandonando a su suerte las riquezas de esa enorme proporción de país por aprovechar la exportación por ferrocarril al Pacífico, era uno de ellos. El contrasentido de exportar por el sur los productos que iban hacia los mercados mundiales dando la vuelta por el cabo de Hornos o atravesando Panamá por ferrocarril, con sus consecuencias de aumento del tiempo del traslado de los productos y el elevado costo de los fletes, eran otro. Por ello, desde los tiempos de Gálvez, casi inmediatamente de la Independencia, se habían buscado opciones para la construcción de la tan anhelada vía que mejorara las deplorables condiciones de las rutas coloniales.

En efecto, el gobierno de Mariano Gálvez signó un contrato con la compañía inglesa The Eastern Coast of Central America Commercial and Agricultural Company en 1834. La base del convenio era la colonización del puerto de Santo Tomás, en la Bahía de Amatique y la construcción de carreteras. Sin embargo, el proyecto fracasó y el gobierno guatemalteco canceló el contrato.⁴⁷ Los conservadores también hicieron otro tanto, ahora con una compañía belga. Al igual que en el contrato con los ingleses, la Compañía Belga de Colonización se comprometió a colonizar el puerto de Santo Tomás, pero también a construir una carretera entre esta población y el río Motagua, un transporte fluvial hasta Gualán y una carretera de este pueblo a la capital guatemalteca. Este proyecto también fracasó y fue clausurado en 1847.⁴⁸

47. Alfredo Guerra-Borges, "Comunicaciones internas y puertos", en Historia general de Guatemala, Guatemala, Asociación de Amigos del País, 1995, Tomo IV, p. 548

48. Ibidem, p. 549

El intento más conocido de esas iniciativas es el Tratado que se negoció con la Gran Bretaña en 1859 para definir los límites entre Guatemala y Belice. En compensación por la cesión territorial, el gobierno británico se comprometía a apoyar la construcción de una carretera entre la capital guatemalteca y la costa del Atlántico. En el artículo VII de la Convención firmada para tal efecto, se estipulaba que:

*"Con el objeto de llevar a efecto prácticamente las miras manifestadas en el preámbulo de la presente Convención para mejorar y perpetuar las amistosas relaciones que al presente existen felizmente entre las dos Altas Partes contratantes, convienen en poner conjuntamente todo su empeño, tomando medidas adecuadas para establecer la comunicación más fácil (sea por medio de una carretera, o empleando los Ríos o ambas cosas a la vez, según la opinión de los ingenieros que deban examinar el terreno) entre el lugar más conveniente de la costa del Atlántico cerca del establecimiento de Belice y la capital de Guatemala, con lo cual no podrán menos que aumentarse considerablemente el comercio de Inglaterra por una parte, y la prosperidad material de la República por otra..."*⁴⁹

49. Alberto Herrarte, "Guatemala e Inglaterra (Belice)", en Historia general de Guatemala, Guatemala, Asociación de Amigos del País, tomo IV, pp. 220-221.

El asunto estaba absolutamente claro. Los ingleses no solo obtenían un territorio en las costas del Atlántico guatemalteco (la mayor parte de las costas atlánticas del país) y además, como si fuera poco, garantizaban el predominio de sus transacciones comerciales con Guatemala. Esto no fue del agrado de los Estados Unidos, quienes, por medio del Tratado Clayton firmado con Gran Bretaña, habían pactado que ninguna de ambas naciones buscaría el control exclusivo de rutas comerciales en Centroamérica, ni realizaría acciones de colonización y de carácter militar, que afectaran sus planes de inversión en la región. La competencia colonialista se disputaba y repartía el mundo a su antojo, como se ve. Lo que pudiera ser un relato de acciones individuales de cónsules extranjeros y negociadores guatemaltecos (Charles Lenox Wyke, gestor británico y Pedro de Aycinena, canciller guatemalteco, para poner nombres a los principales protagonistas), no es más que la concreción de un fenómeno mundial surgido de la repartición de mundo por las potencias coloniales y la instauración de un sistema de metrópolis y periferias. Las acciones de los individuos se inscriben en su contexto histórico, nos dice la teoría.⁵⁰

50. De gran poder esclarecedor es el texto clásico de Jorge (Gueorgui) Plejanov, El papel del individuo en la historia, México, Editorial Grijalvo, Colección 70, No. 35

Enrique Roca Cobo nos dice, en una historia general de Iberoamérica, que esto era un fenómeno común en nuestros países:

*"Con la independencia, Iberoamérica entró en el ámbito de las relaciones internacionales en las que, siguiendo la pauta habitual en todo el mundo, la diplomacia se ponía al servicio del comercio. Las embajadas acreditadas en los nuevos países velaban por la protección de las vidas y los intereses de sus compatriotas y se empleaban a fondo para conseguir facilidades arancelarias y libre navegación por los ríos, así como para neutralizar las ofertas de los países competidores. Todas las repúblicas se vieron, pues, sometidas al acoso de las cancillerías europeas, en especial las de Gran Bretaña y Francia..."*⁵¹

51. Enrique Roca Cobo, en Patricio de Blas, et. al., **Historia común de Iberoamérica**, España, 2000, p. 390



Como se vio, Gran Bretaña no solo puso a negociar a su personal destacado en Guatemala para tomar ventaja en el asunto de Belice, sino designó a un negociador específico (Wyke) para que liquidara el asunto directamente con el gobierno guatemalteco. La historia que sigue es ampliamente conocida. Los ingleses jamás cumplieron con aportar su parte para la construcción de la carretera y Guatemala se quedó casi sin salida al Atlántico. No está de más apuntar que el diferendo territorial (ahora con Belice, país independiente), sigue hasta la actualidad.

La situación de las lamentables condiciones de las vías de comunicación no cambió significativamente sino hasta la llegada de los liberales al poder, especialmente con Justo Rufino Barrios. Pero cuidado, a este individuo hay que situarlo en su contexto, como vimos antes. Algunos historiadores creadores de historias no oficiales que constituyen vitales obras de referencia (fuentes secundarias) nos lo aclaran de manera proverbial. Veamos.

Chester Lloyd Jones, historiador estadounidense, reconoce el valor del aporte histórico de Barrios, pero aclara que sus méritos hay que ubicarlos en "los progresos contemporáneos del mundo". Dice así el referido autor:

"Los trabajos serios para el mejoramiento de las comunicaciones y para muchas otras ramas de los servicios públicos, en pocos casos se efectuaron antes del régimen de Barrios. El dictador mismo participó activamente en los acontecimientos, pero éstos también fueron el resultado de los progresos contemporáneos del mundo. En la misma época otros estados del Caribe estaban obteniendo una nueva fuerza económica a través del adelanto de la industria del café. Un mejor transporte marítimo abría nuevos mercados. Las invenciones modernas se introducían en todas las áreas no desarrolladas. Estas influencias habrían afectado a Guatemala sin importar quien estuviera a la cabeza de los asuntos públicos..."⁵²

52. Chester Lloyd Jones, op. cit., p. 193

Jones señala dos aspectos de suma importancia para aquel momento. Por un lado, el desarrollo del cultivo del café, que va a ser un protagonista destacado en la historia de Guatemala del último siglo y medio hasta la actualidad. Por otro lado, en cuanto a las "invenciones modernas", el desarrollo de los instrumentos de producción y distribución (transportes), que, producto de la primera revolución industrial, comenzaban a recibir el nuevo impulso de la segunda revolución (uso del petróleo y de la energía eléctrica, química industrial, etc.).

Otro historiador estadounidense, Mario Rodríguez, representa la época como una interrelación de fenómenos, en la que las relaciones de hegemonía ejercidas por un grupo social (identificado por Rodríguez como "nuevos liberales", sin duda para diferenciarlos de los liberales de la época de la Independencia), corresponden a un movimiento modernizador de la economía y de la sociedad. Dice así, Rodríguez:



53. Mario Rodríguez, *América Central, México*, Editorial Diana S. A., 1967, pp. 125-126. La obra de Rodríguez fue la primera historia general de Centroamérica y causó un impacto de gran trascendencia en la formación de las generaciones universitarias del istmo.

*"En la década de 1870, los centroamericanos entraron en el mundo moderno bajo la dirección de hombres vigorosos, que reconocieron el hecho histórico y basaron sus acciones en los escritos positivistas del día. Buscando el poder por el poder mismo y por la oportunidad que les daba de formar gobiernos estables y prósperos, estos nuevos liberales adoraban el progreso económico. Estaban decididos a extraer los máximos beneficios de los recursos de la nación, por medio de un gobierno centralizado y benévolo, que dispensara favores libremente a empresarios, tanto extranjeros como domésticos. Los valores e instituciones tradicionales que obstaculizaban el bienestar material de la nación eran descartados sin remedio, y los nuevos caudillos sólo hablaban de constitucionalismo en beneficio de los románticos que había entre ellos. El poder era para los que comprendían lo que era mejor para la nación."*⁵³

Rodríguez remarca una de las ideas claves para entender el desarrollo histórico de aquella época: el progreso. Surgida del andamiaje teórico del positivismo, el nuevo concepto vino a ser todo un estandarte para los liberales, en especial los latinoamericanos. No en balde, la bandera de Brasil luce la leyenda "ordem e progresso", progreso era la consigna de Porfirio Díaz en México y en Guatemala al menos tres poblados han sido bautizados como "El Progreso", solo para mencionar algunos ejemplos. El progreso significaba modernización y esto era el equivalente a desterrar el pasado colonial, incluyendo la influencia de la iglesia católica en lo material y en lo espiritual. También significaba modernizar al país en lo económico y en lo social, por lo que aquellos tiempos estuvieron repletos de innovaciones en los transportes (barcos de vapor, ferrocarriles, puertos), en las comunicaciones (telégrafos, teléfonos), en los servicios financieros (banca nacional e internacional que financiaban a las empresas), en la industria (máquinas que desplazaban a las manufacturas y artesanías), en la educación (escuelas laicas y gratuitas), etc. En Guatemala todas esas transformaciones se dieron en torno a dos constantes: el cultivo del café y la explotación de la mano de obra (principalmente indígena) mediante mecanismos de trabajo forzado.

Hasta ahora hemos mencionado los "progresos del mundo" y la labor de los liberales, para destacar el contexto histórico de la construcción del ferrocarril del Atlántico. Pero esto parece una labor encomiable de grandes hombres, si no apuntamos debidamente que esto corresponde a una etapa del desarrollo del capitalismo. Roca Cobo, a quien hemos citado más arriba, sintetiza el fenómeno así:

"...el desarrollo económico iberoamericano estuvo fuertemente condicionado por la evolución de la economía mundial y se caracterizó por una creciente dependencia de los países más industrializados. Si esta dependencia se planteó, durante todo el siglo XIX, respecto a Europa, en la época que analizamos se desplazó hacia los Estados Unidos y adquirió mayor intensidad"...

Y agrega, líneas abajo:



"...La inversión de capitales extranjeros en Iberoamérica en la segunda mitad del siglo XIX se vio favorecida por el desarrollo industria de Europa y Estados Unidos. El crecimiento económico estimuló la exportación de capitales, una de las características esenciales de la industrialización de los países capitalistas en el último tercio del siglo XIX y uno de los factores de esta fase del desarrollo del capitalismo conocida como imperialismo".⁵⁴

54. Roca Cobo, op. cit., pp. 390-91

Modernización, positivismo, inversión extranjera, imperialismo, son, pues, claves teóricas que nos permiten contextualizar los acontecimientos que rodearon el desarrollo de la comunicación interoceánica en Guatemala.

De lo mucho que impulsaron los liberales, los ferrocarriles eran "la joya de la corona", para decirlo en lenguaje figurado. El historiador estadounidense David McCreery, es muy puntual a propósito de ello: "En la década de 1870, por 'comunicaciones modernas' se entendía ferrocarriles...". La construcción del Ferrocarril del Norte era pues un eslabón más en esa cadena de modernización de la sociedad. Por ello, tras la culminación de la conexión entre la capital y el océano Pacífico por medio del ferrocarril, la magna obra de lograr la comunicación interoceánica dio inicio. Pero esta es una historia llena de adversidades de todo tipo que duraron nada menos que 28 años.

El financiamiento fue uno de los tropiezos más frecuentes y no faltaron los tropiezos contractuales con las numerosas empresas que se involucraron en el proyecto. No fueron pocos los obstáculos técnicos, así como escasez de personal calificado, por lo que hubo que recurrirse a la importación de mano de obra. La situación de vulnerabilidad sanitaria para los peones fue constante, en especial en las pantanosas áreas de Izabal. En fin, se trata de una de las grandes empresas de modernización del país, hoy prácticamente desconocida.

55. Burgess, op. cit., p. 188

El 30 de agosto de 1880, el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Delfino Sánchez, firmó con los señores Larraondo Hermanos y Compañía el primer contrato para la construcción de una línea de ferrocarril desde Santo Tomás hasta la capital de la República. Barrios aprobó el contrato el 13 de enero del año siguiente, pero la empresa no pudo dar cumplimiento al depósito de doscientos mil pesos que se había acordado para la concesión de los trabajos. El primer proyecto de construcción del ferrocarril al Atlántico había fracasado.⁵⁵

56. Rubio, op. cit., pp. 5001-504. Es necesario advertir que Chester Lloy Jones consigna en la obra que hemos citado, que el decreto en mención es del 4 de agosto pero de 1884 y que los obligados a convertirse en accionistas del ferrocarril, eran quienes obtenían ingresos de más de ochenta pesos mensuales. Rubio, al reproducir los textos completos del decreto y del manifiesto, parece tener la razón.

El 4 de agosto de 1883, el presidente Barrios emitió el decreto 297 por el que tomaba la determinación de que el ferrocarril al norte sería construido por cuenta de la nación, "...no obstante las concesiones y privilegios que por asegurar el porvenir de la República, el gobierno estuvo dispuesto a otorgar...". Para tal fin, disponía que todos los ciudadanos con ingresos superiores a ocho pesos mensuales, debían contribuir con una subscripción "reducida al tipo mínimo de cuatro pesos por año", obligatoria por el lapso de diez años, a partir del 1 de enero del año 1884. Los contribuyentes recibirían una acción por el valor de los cuarenta pesos aportados en los diez años que duraría la subscripción, aunque quienes dispusieran de más recursos podían adquirir más acciones. El mismo día, Barrios emitió un manifiesto exhortando a los ciudadanos a realizar "un corto ahorro anual" (los cuatro pesos de la subscripción), que sería retribuido "con creces por la misma obra a que se destina".⁵⁶

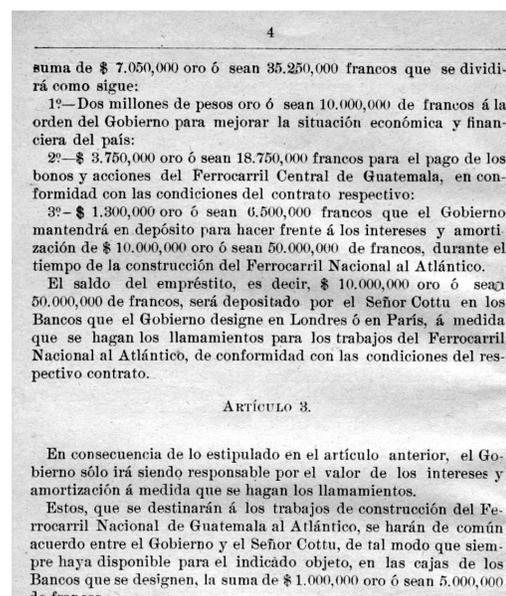
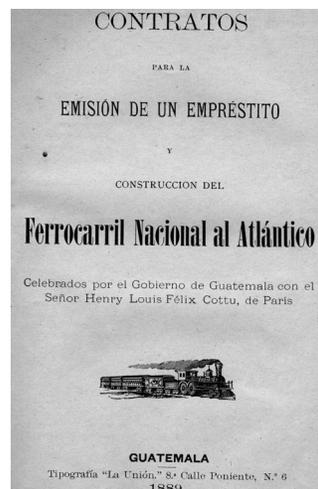
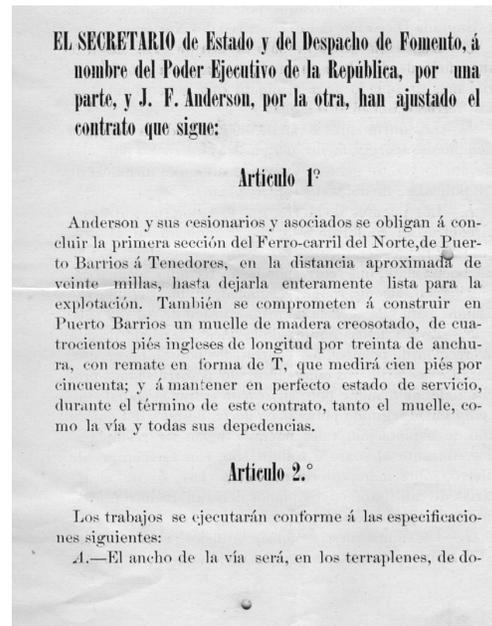
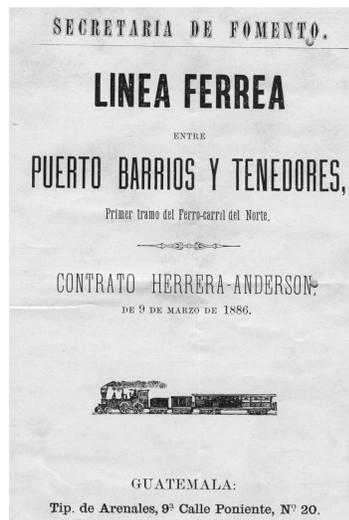


57. Revista La Locomotora, 21 de noviembre de 1906, p. 1

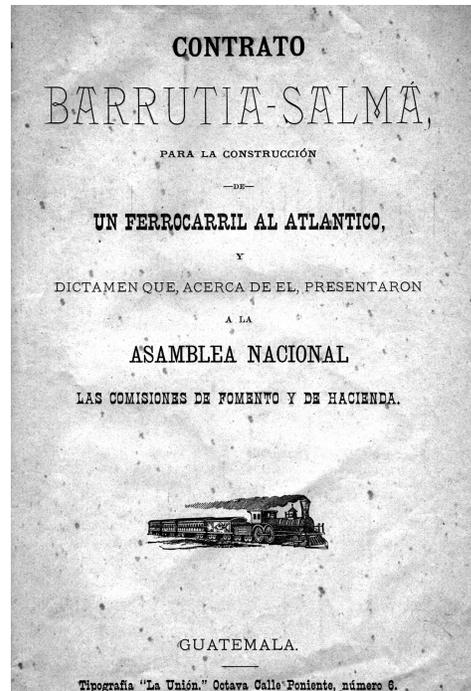
58. Ibidem, p. 2

59. Secretaría de Fomento, Línea férrea entre Puerto Barrios y Tenedores, primer tramo del Ferrocarril del Norte. Contrato Herrera-Anderson, de 9 de marzo de 1886, Guatemala, Tipografía de Arenales, 1886. El Segundo documento es: Contratos para la emisión de un empréstito y construcción del Ferrocarril Nacional al Atlántico, celebrados por el Gobierno de Guatemala con el Señor Henry Louis Félix Cottu, de París, Guatemala, Tipografía La Unión, 1889.

Ese mismo año, de acuerdo a la Revista La Locomotora, se firmó un nuevo contrato con Shea, Cornich Cía., para la construcción del tramo entre Puerto Barrios y Los Amates, pero "este segundo contrato tampoco tuvo efecto".⁵⁷ Luego de la muerte de Justo Rufino Barrios y según la misma fuente, un tercer contrato -que tampoco prosperó- se firmó con Juan F. Anderson en 1887 y en 1889 se firmó otro con H. L. Cottu.⁵⁸ Como estos contratos se imprimían y circulaban, podemos acceder a ellos con facilidad. Esto nos permite determinar que el contrato con J. F. Anderson fue firmado en 1886 (y no en 1887) y el de Henry Louis Félix Cottú, de París, constituía un empréstito que permitiría contar con los fondos necesarios para las obras del "Ferrocarril Nacional de Guatemala al Atlántico", como se puede apreciar en las imágenes de abajo.⁵⁹



Una de las tareas de la investigación histórica es contrastar la fuentes, pues esto valida o no la información recopilada. Si nos atuviéramos a la mayoría de las fuentes, los únicos esfuerzos por llevar adelante la construcción del ferrocarril al Atlántico se hicieron en los períodos de Barrios, Reina Barrios y Estrada Cabrera. La historia oficializó esto en los homenajes de inauguración en 1908, como ya vimos. Sin embargo, además de los contratos arriba presentados, he encontrado un impreso que muestra que en el mismo año de 1889, antes del contrato con Cottu, se firmó uno con León de Salma, representante de "un Sindicato financiero francés", a fin de que "construya por cuenta del Estado, ó para hacer construir por una compañía que el mismo formará, el Ferrocarril proyectado entre esta Capital y el Puerto de Santo Tomás, Puerto Barrios ó cualquier otro punto de la costa comprendido entre estos dos puertos, con el nombre de "FERROCARRIL DEL NORTE" y que fue comenzado por el Gobierno". Este contrato fue objeto de discusiones y alteraciones, hasta que la Asamblea Nacional aprobó un dictamen emitido en forma conjunta por las Comisiones de Fomento y de Hacienda, rechazando el contrato y recomendando se realizara una licitación pública. Al parecer pues, el abandono de los esfuerzos nacionales para la construcción del ferrocarril entre 1885 (año de la muerte de Barrios) y 1892 (año de la asunción al poder por Reina Barrios), es más bien una aparente desinformación debida a desavenencias políticas que un hecho comprobado.⁶⁰



Al llegar a la presidencia José María Reina Barrios, las negociaciones parecieron haber encontrado terrenos más firmes. Se siguió con la idea del ferrocarril nacional, para lo cual se siguieron emitiendo bonos para financiar la obra. El investigador guatemalteco Alfredo Guerra Borges apunta que el 10 de mayo de 1892 se autorizó por la Asamblea Nacional Legislativa la emisión de bonos por 10 millones de pesos para la construcción del ferrocarril. "Los bonos tenían un valor nominal de 100 pesos", dice Guerra Borges, "y devengaban un interés del 7%".¹³ El empréstito no tuvo éxito, por lo que el gobierno se vio precisado a tomar medidas drásticas y solicitó fondos a la Asamblea. Esta dispuso la elevación de algunos impuestos, transfirió el 20% del presupuesto del ramo de educación y autorizó una segunda emisión de bonos.¹⁴ Hemos tenido acceso a un ejemplar de un bono de este nuevo empréstito, lo que nos permite determinar que el valor de cada bono se mantuvo en 100 pesos, pero la emisión fue de 7 millones y el interés fue del 6%. A continuación reproducimos el anverso y el reverso del ejemplar del bono, así como dos acercamientos a los textos que aparecen impresos, lo que nos permite completar la información anterior.

60. D. Rodríguez C. Contrato Barrutia-Salmá, para la construcción de un ferrocarril al Atlántico y dictamen que acerca de él, presentaron a la Asamblea Nacional las Comisiones de Fomento y de Hacienda, Guatemala, Tipografía La Unión, 1989. El responsable de esta publicación, D. Rodríguez C., aparece como uno de los diputados que rechazó el dictamen de las comisiones de Fomento y de Hacienda.





Anverso del bono por 100 pesos al portador, del 1 de julio de 1893. Colección privada.





Reverso del bono de 1893



El reinicio de los trabajos (que no habían ido más allá de unos cuantos kilómetros construidos y unas negociaciones fallidas), se llevó a cabo en 1892. La revista *La Locomotora* lo describe con su característico estilo de atribuir el desarrollo social al los individuos. Dice el mencionado medio de comunicación que “el malogrado General Reyna Barrios” recorrió en una de sus primeras miradas “toda la extensión que separa la capital de la República de las ricas playas del Atlántico”. Dispuso entonces, sigue diciendo *La Locomotora*, que la obra se efectuara “a todo trance” y con fondos del Estado.⁶¹

61. *La locomotora*, revista de política, ciencias, literatura y bellas artes, 21 de noviembre de 1906, p. 2

De esa manera, en el mismo año de la asunción de Reina Barrios al poder, se iniciaron los trabajos, contratándose para el efecto, al ingeniero Silvanus Miller (“de feliz memoria”, según la citada revista) para la construcción del primer tramo entre Puerto Barrios y Tenedores, Izabal. Guerra-Borges consigna que el contrato se firmó el 22 de julio de 1892. También hace ver que en 1893 comenzó a contratarse trabajadores extranjeros, primero de Jamaica, luego de México y finalmente de Nueva Orleans.⁶²

62. Guerra-Borges, p. 556.

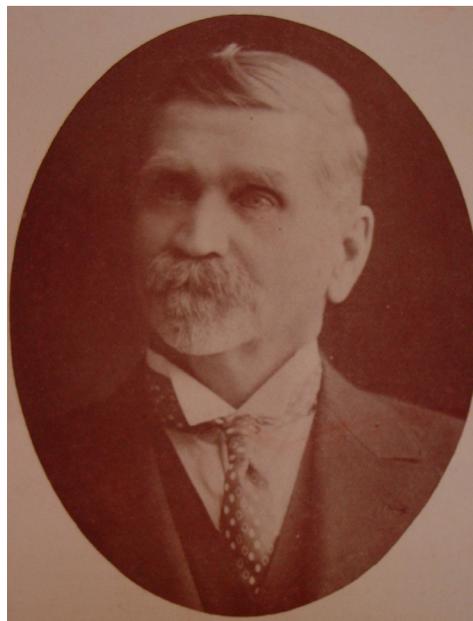
En el año de 1893, los hombres de Miller concluyeron la construcción del muelle de Puerto Barrios y la terminal del ferrocarril. Para enero del año siguiente, el ferrocarril había llegado a Tenedores.⁶³

63. *Ibid.*, p. 556.

Al concluirse el primer tramo, se contrató con el mismo ingeniero Miller cuatro tramos más:

1. De Tenedores a Los Amates
2. De Los Amates a Gualán
3. De Gualán a Zacapa
4. De Zacapa a El Rancho de San Agustín⁶⁴

64. *La Locomotora*, op. cit., p. 2



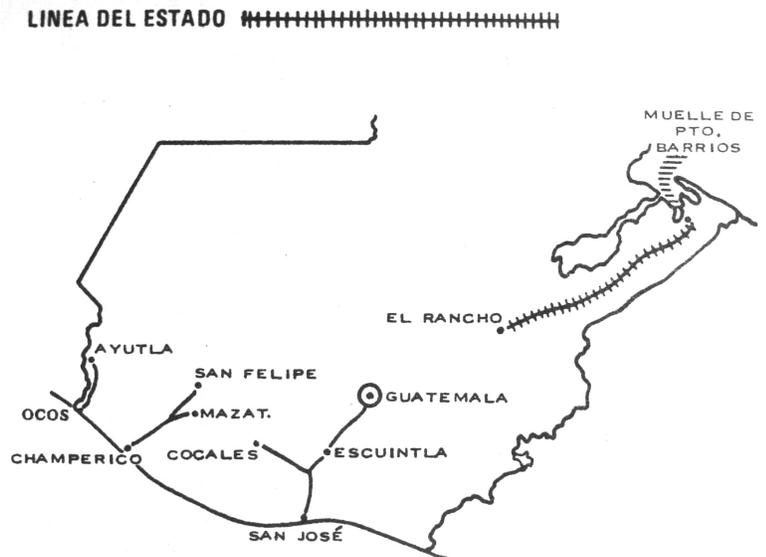
En 1896, el ferrocarril llegó a Gualán y en noviembre de ese año, entró en Zacapa, “el primer centro urbano de importancia que tocaba el ferrocarril”, según la descripción de Guerra-Borges, quien agrega que “...Este hecho tenía para el proyecto un enorme significado, pues durante años se había pugnado por salir de los terrenos pantanosos e insalubres en que se localizaban las primeras tres secciones (en realidad son cuatro, E. B.) del ferrocarril”.⁶⁵ Miller murió en 1897, por lo que la ejecución de la obra fue responsabilidad de Francisco Camacho, socio de Miller, quien completó la obra hasta El Rancho de San Agustín.

Ingeniero Silvanus Miller, foto *La Locomotora*

65. Guerra-Borges, op. cit., p. 556



Rafael PiedraSanta Arandi, investigador de la Universidad de San Carlos de Guatemala, reprodujo, en un muy utilizado texto por la comunidad universitaria guatemalteca, una serie de mapas en donde se graficó el desarrollo de las vías ferroviarias del país. Abajo reproducimos el mapa que corresponde a los avances realizados desde el gobierno de Barrios al de Reina Barrios. Obsérvese que, a diferencia de las vías de la costa sur, la del norte se realizó con fondos estatales.



1899 ETAPA M. L. BARILLAS Y REYNA BARRIOS

Gráfica V-1 del texto de Piedra-Santa Arandi⁶⁶

Pero llegar a la población de El Rancho de San Agustín, como se le conocía en aquella época, no fue precisamente una obra que se realizó "sobre ruedas". Como no había personal calificado para llevar a cabo la empresa, hubo necesidad de contratar técnicos y profesionales extranjeros –generalmente estadounidenses, aunque también los hubo de Canadá y de Europa-. Incluso se importó mano de obra (personal sin calificación) estadounidense y otros países, pues por las condiciones insalubres y de inseguridad que se vivían en los territorios de Izabal, los trabajos no eran atractivos ni se consideraban posibles para la fuerza de trabajo indígena, la proverbial fuerza productiva de cuya explotación vivían los terratenientes guatemaltecos.

McCreery dice que, como "eran pocos los guatemaltecos que tenían experiencia en la construcción de vías férreas", el gobierno empleó contratistas extranjeros, principalmente norteamericanos, quienes ofrecieron construir secciones específicas de vías y puentes. Al no haber suficiente mano de obra guatemalteca para trabajar en "las pestilentes tierras bajas del norte", también la fuerza de trabajo común fue extranjera, reclutada principalmente en Nueva Orleans y en las Antillas.⁶⁷ Uno de los extranjeros con experiencia en la construcción de puentes y viaductos en los Estados Unidos fue William Thomas Penney, quien escribió unas doscientas páginas con sus memorias. Los relatos de Penney son una fuente directa para apreciar las difíciles condiciones de trabajo.

Narra Penney que al suspenderse los trabajos por el estallido de una revolución (en realidad, el asesinato de Reina Barrios), el trabajo se abandonó y:

"...Se envió un buque de guerra norteamericano para recoger y devolver al los EE. UU. A los hombres que habían sido abandonados a su suerte y muchos de ellos literalmente se estaban muriendo de hambre".⁶⁸

66. Rafael Piedra-Santa Arandi, Introducción a los problemas económicos de Guatemala, Guatemala, Ediciones Superiores, 1977, p. 79

67. David McCreery, presentación del artículo "Notas y comentarios sobre acontecimientos y experiencias vividos durante mis viajes por México y Centroamérica", escrito por William T. Penney, en revista Mesoamérica, Guatemala, CIRMA, 1988, cuaderno 16, pp.361-2

68. William T. Penney, "Notas y comentarios sobre acontecimientos y experiencias vividos durante mis viajes por México y Centroamérica", escrito por, en revista Mesoamérica, Guatemala, CIRMA, 1988, cuaderno 16, pp. 368-9



Cuando se reanudaron los trabajos bajo la dirección de Silvanus Miller, se volvió a importar trabajadores. El relato de Penney desvela la forma en que venían los trabajadores y el destino que les aguardaba:

"Por entonces, estaban llegando en el buque de vapor que venía cada semana procedente de Nueva Orleans de 70 a 80 negros que eran enviados inmediatamente a los campos. Estos hombres costaban a los contratistas unos 38 pesos cada uno, lo cual cubría el costo de su pasaje, el dinero pagado al agente laboral de Nueva Orleans, junto con una frazada y un mosquitero por cada hombre. Las promesas que les hacían a estos pobres hombres para inducirlos a venir a Barrios eran irrisorias: por ejemplo, llegaban cocheros en cada vapor: ¿se pueden acaso manejar coches en los pantanos? Una vez que se subían al vapor estaban perdidos, siempre había muchos tratando de desertar y huir para no tener que devolver el dinero de su pasaje.

"...Escapar era muy difícil y muchos desgraciados murieron en los pantanos...

"...La historia de las sesenta millas de pantano es una historia de enfermedad, miseria y muerte, esta última causada principalmente por la fiebre, la diarrea y el aguardiente. Me doy cuenta que es una historia cruel la que estoy contando, pero he visto llover sin parar durante semanas y había tantos mosquitos que hasta teníamos que comer bajo un mosquitero, ya que sin uno que cubriese la mesa no se podía probar bocado..."⁶⁹

69. Ibid., pp. 374-78

Si una fuente directa y primaria como la de William Thomas Penney es de una indudable valía, no lo son menos las fuentes secundarias. La contratación de afroamericanos para la construcción del ferrocarril al Atlántico ha sido estudiado por Frederick Douglass Opie, académico estadounidense, quien nos descubre el contexto en que se desarrollaron los acontecimientos mencionados. En un artículo publicado por la revista *Transforming Anthropology*, de la Asociación Americana (estadounidense) de Antropología, Opie no solo nos aporta otros datos sobre la población afroamericana en Guatemala con motivo de la construcción de la vía férrea hacia la costa atlántica, tales como el diverso origen de los trabajadores (que, ampliando en mucho la lista presentada por McCreery y Penney, eran, entre otros, estadounidenses, jamaquinos, chinos, italianos, alemanes, ingleses, irlandeses, franceses, salvadoreños, hondureños, nicaragüenses y mexicanos), la participación de los trabajadores afroamericanos en apoyo a los rebeldes que se alzaron contra el gobierno de Reina Barrios en 1897 o una huelga por salarios caídos de los trabajadores del ferrocarril del norte, en 1898). Como investigador de las ciencias sociales, Opie nos conduce también al uso de nuevos conceptos para comprender esa compleja realidad. Se trata, por una parte, de los efectos de la llamada diáspora afroamericana en Estados Unidos, lo que explica la contratación de población negra en las tareas de infraestructura en Centroamérica. Por otra parte, utiliza el concepto de frontera cultural, que nos será de utilidad para estudiar el asentamiento al que el ferrocarril llegó en aquellos años finiseculares del siglo XIX: El Rancho de San Agustín.



2. De El Rancho de San Agustín hacia la ciudad de Guatemala, un reto para las finanzas, la política y la ingeniería vial

Las fuentes consultadas discrepan en torno a la fecha en que la vía férrea llegó a El Rancho. Unas señalan el año 1897 y otras 1898. Lo que sí es unánime, es que los trabajos se detuvieron en este punto geográfico y que tardaría al menos diez años para que el primer convoy ferroviario llegara a la capital guatemalteca. Como nuestro objetivo principal es contextualizar históricamente el origen y transformaciones de una vivienda tradicional en la población de El Rancho, la reconstrucción de las dificultades que tuvo la construcción de las últimas millas de la línea del ferrocarril nos harán visible por qué esa localidad se constituyó en “punta de rieles” (o sea, el lugar hasta donde llegaba el ferrocarril) y también por qué ese lugar pasó de ser un simple punto geográfico casi sin habitantes, a convertirse en una frontera cultural, primero, y luego en un poblado que viviría en torno a la confluencia de rutas de comunicación con el norte y oriente del país. Y es que si la construcción de la vía de Puerto Barrios a El Rancho -principalmente en sus primeras millas- tuvo innumerables dificultades debidos en gran parte a la constitución de los suelos (en especial, la existencia de regiones pantanosas) y al clima insalubre de la región, los retos de la obra de El Rancho hacia la ciudad de Guatemala iban a estar relacionados principalmente con el relieve del terreno.

En efecto, el primer tramo de la construcción que llegó a Tenedores, lo situó en el valle del río Motagua, solo pasando algunas elevaciones no muy pronunciadas en las famosas montañas de El Mico. Quién mejor que sea el propio Silvanus Miller que nos describa el paisaje por los que atravesaba la vía del ferrocarril:

“La vía férrea, partiendo del muelle, pasa por el medio de la ciudad de Puerto Barrios por un poco más de una milla, y siguiendo paralelo á la costa de la bahía por unas tres millas, pasa el río Cacao, y comienza en este punto la subida, para pasar la pequeña cordillera de cerros que divide las aguas del Motagua de las de la bahía. Con cinco millas se llega a Agua Caliente, en donde hay varias fuentes de agua sulfurosa, calientes y frías, que algún día serán de valor por sus propiedades medicinales. A siete millas se llega á la cima de la cordillera, y se comienza á bajar hacia el terreno plano de los valles de los ríos San Francisco del Mar y Motagua...”⁷⁰

Y luego, con excepción de una pequeña desviación para pasar por la población de Zacapa, siguió el curso por el valle del río Motagua, casi sin pendientes que dificultaran la marcha de los convoyes. En el punto en donde se desarrolló el poblado de El Rancho, sin embargo, el camino real colonial iniciaba su ascenso hacia Guastatoya, de ahí a Sanarate, para finalmente dirigirse a la ciudad de Guatemala. Otra ruta, menos usada, era la que seguía a lo largo del cauce del Motagua hasta llegar a juntarse con la ruta que venía de Cobán (la que recorrieron los Sanborn en 1885) y subir por San Antonio Las Flores y Chinautla. Por ello, además de la coyuntura de que-

70. Silvanus Miller, citado por La guía del inmigrante en la República de Guatemala, Guatemala, Tipografía y encuadernación Nacional, 1895, p. 51

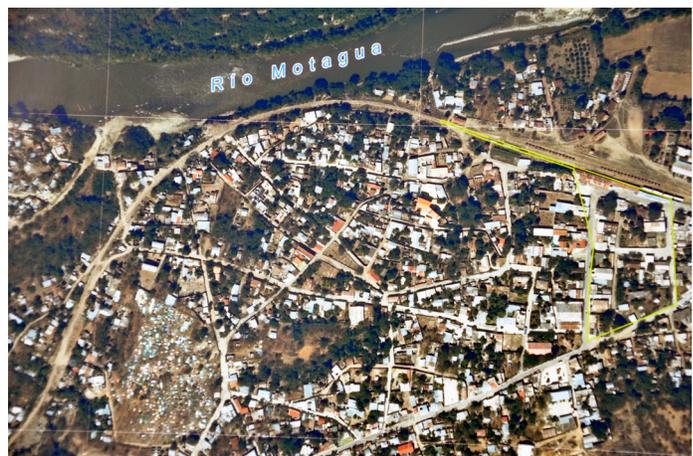


darse el Estado sin fondos para financiar el resto del trabajo (principalmente debido a una crisis generada por la baja de los precios del café en el mercado internacional) y que hizo que la punta de rieles se estableciera en El Rancho de San Agustín por más de diez años, los ingenieros contratados por las diferentes compañías no se decidían por un trazo para llevar el ferrocarril a Guatemala. Fueron muchos los trazos de la ruta propuestos, antes de tomar una decisión. Los diseños más comunes del trazo fueron los siguientes:

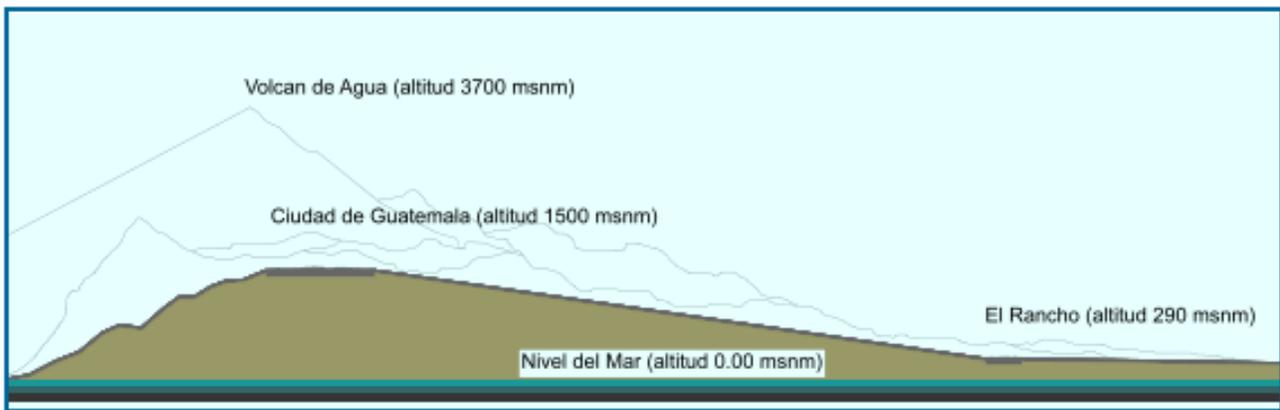
1. Estudio de Silvanus Miller: de la capital hacia Chinautla y San Antonio Las Flores, siguiendo el cauce del río Las Vacas hasta la confluencia con el río Los Plátanos. De ahí a Panajach y siguiendo la margen este del río Motagua, hasta el Rancho de San Agustín.
2. El estudio y trazo de Cottu: de la capital hasta Las Vacas, El Fical, El Puente y Panajach, en donde se une con el trazo de Miller, hasta El Rancho de San Agustín.
3. El estudio de W. Heston: de la capital a Las Vacas, Acatán, Ocotés, Hierba Buena, Palencia, Aguas Calientes, Los Plátanos, Sanarate, Guastatoya y El Rancho de San Agustín.
4. Estudio de Lindemann: combinación de los estudios de Cottu y Heston.
5. Estudio de Bucley: Comenzó de la capital y llegó hasta Los Ocotes.
6. Estudio Bulfinch Thompson, combinación de los trazos de Cottu, Bucley, Lindeman y Heston.

El trazo final, a cargo de la compañía de Minor Keith y William Van Horne, es una combinación de los estudios de Bucley, Bulfinch y Thompson. Como es fácil de apreciar, todos los trazos comenzaban (o terminaban) en El Rancho de San Agustín y esto, como explica el principio de la concatenación universal, tiene varias causas y varias consecuencias.

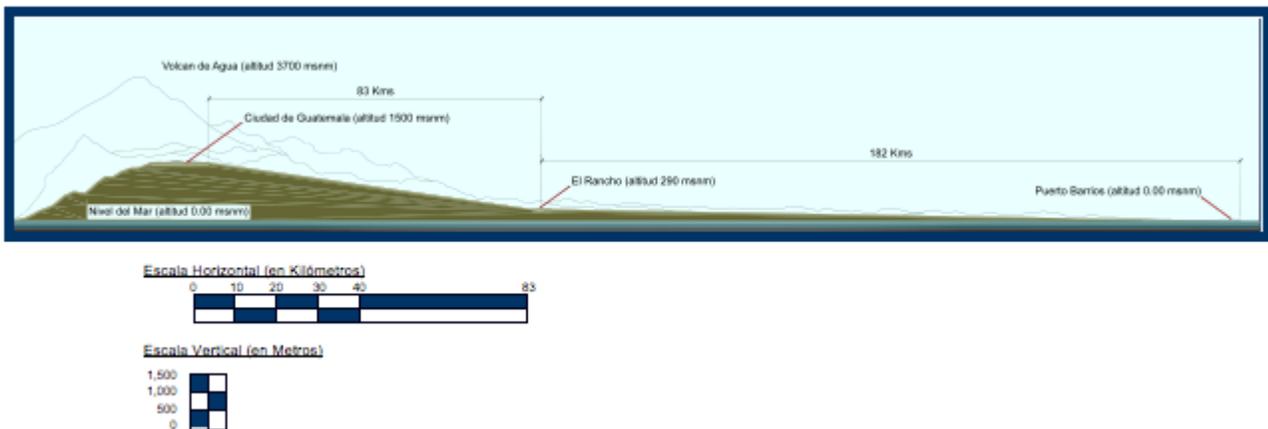
Pero vamos por partes. En la ortofotografía de abajo, se puede observar cómo la vía del ferrocarril se aparta del cauce del río Motagua y se dirige hacia Guastatoya.



Una de las razones por las cuales se hacía difícil tomar una decisión era por lo difícil que resultaba determinar cuál de los trazos era el más conveniente para afrontar el ascenso hacia la capital. Por otra parte, también había que considerar cuál era el diseño que aseguraría una mejor inversión, para lo cual tenía que revisarse los poblados por los que pasaría la vía y su importancia económica. Al considerar que, con mucho, Guastatoya y Sanarate eran poblaciones más importantes que las que se encontraban en la ruta que seguía los márgenes del Motagua, vemos que la decisión no fue solo técnica sino también hubo que tomar una decisión política por parte de las autoridades del gobierno. En cuanto al ascenso, las gráficas de abajo nos lo presentan de manera contundente:



Se ha representado, en esta primera gráfica, las altitudes sobre el nivel del mar tanto de El Rancho, como de la ciudad capital de Guatemala. Como referencia se situó también la altitud del volcán de Agua. Gráfica elaborada por Marco Antonio Valladares, con una escala horizontal de 1:1000 y una escala vertical de 1:10,000.



En esta gráfica se representan las altitudes del territorio recorrido por el ferrocarril del norte, desde Puerto Barrios hasta la ciudad de Guatemala. Puede observarse que en las 136 millas entre El Racho y Puerto Barrios no hay un declive significativo, mientras entre El Rancho y la ciudad capital de la república si es apreciable. Elaboración: Marco Antonio Valladares.



¿Qué significaba para El Rancho de San Agustín el que se iniciara el ascenso precisamente en ese lugar? Pues que había que desarrollar una infraestructura especial en la que había que considerar que algunos convoyes necesitarían dos máquinas para subir a la capital. Para ello se construyó una Y (y griega), que era un trazo de la vía por el cual se podía colocar las locomotoras en dirección contraria a la que había llegado. Así, los trenes que llegaban de la capital con dos máquinas dejaban una de ellas, que serviría para subir otro convoy a la ciudad de Guatemala. Por eso necesitaban cambiar la dirección de la locomotora. Por otra parte, se construyeron una bomba de agua y una bomba de petróleo, así como se edificó un edificio de dos pisos para albergar la estación. Todo ello requería de mayor espacio para las instalaciones y mayor personal tanto calificado como no calificado.



Bomba de petróleo, a la izquierda; y de agua. Foto del año 2003



"Switch" o conmutador que permitía que las locomotoras realizaran maniobras, en El Rancho. Foto del año 2003.





Parte de la Y que servía para cambiar la dirección de las locomotoras. Foto 2010.

El espacio destinado a las maniobras, por tanto, fue siempre bastante amplio, con se puede ver en las fotos siguientes.



Vagones abandonados en la "playa de maniobras", en la estación de El Rancho. Foto 2003.





Estación del ferrocarril de El Rancho en la década de 1930. Según Julio Barrientos Morales, este edificio se quemó en 1942. Museo del Ferrocarril.



La estación de El Rancho en la actualidad. Fue reconstruida pero ya solo de un piso. Abril 2010.





Sección de la playa de maniobras, estación El Rancho, en la que puede verse en mejor forma la Y, además de las "yardas" en las que vivían los trabajadores no calificados del ferrocarril. Reproducción de un fragmento de una foto ortográfica, año 2009

Ahora debemos apuntar cómo se terminó con la obra del ferrocarril del norte, el sueño del ferrocarril interoceánico de los liberales encabezados por Justo Rufino Barrios. El 31 de agosto y el 28 de noviembre de 1900, así como el 23 de octubre de 1902 y el 28 de abril de 1903, el gobierno de la República firmó contratos con The Central America Improvement Company Inc. para la culminación del tramo final del ferrocarril del norte, de El Rancho de San Agustín a la capital. Los trabajos se iniciaron el 1 de marzo de 1901 con gran pompa y circunstancia que veremos más adelante. Sin embargo, la compañía contratada tampoco pudo cumplir con los compromisos adquiridos y el gobierno rescindió "de hecho y de derecho" los contratos celebrados con anterioridad, el 31 de octubre de ese mismo año de 1903.⁷¹

Para terminar la obra, en enero de 1904 se firmó un contrato que ha sido considerado paradigmático por lo lesivo que fue para el país, con la compañía de los ya mencionados Minor Keith y William Van Horne. Esta compañía dividió la longitud de la vía de El Rancho a Guatemala en 17 tramos, para lo cual encargó a varios contratistas, entre los que se puede mencionar a C. G. Titus, A. B. Jekyll, F. Prescott, J. S. Wilkinson, G.W. George, E. Y. Birne, E. E. Knickt, Thorton, de Ham, T. O. Birne, J.S. Willson, Y. M. Bulfrinch, J. B. Allen y Adolfo Benz. Como se puede observar, esta compañía, después bautizada como International Railways of Central America, fue la que logró que el ferrocarril del norte, el ferrocarril interoceánico del Señor Presidente Manuel Estrada Cabrera fuese finalmente concluido. A uno de los ingenieros contratados por Keith y Van Horne, Charles Gilbert Titus Townsen, lo mencionaremos más adelante, pues forma parte de la historia de la vivienda de la familia Barrientos Morales, como lo veremos en su momento.

71. César G. Solís, Los ferrocarriles en Guatemala, recopilación de normas jurídicas, Guatemala, Segundo Gobierno de la Revolución, 1952, primera parte, pp. 421-22.

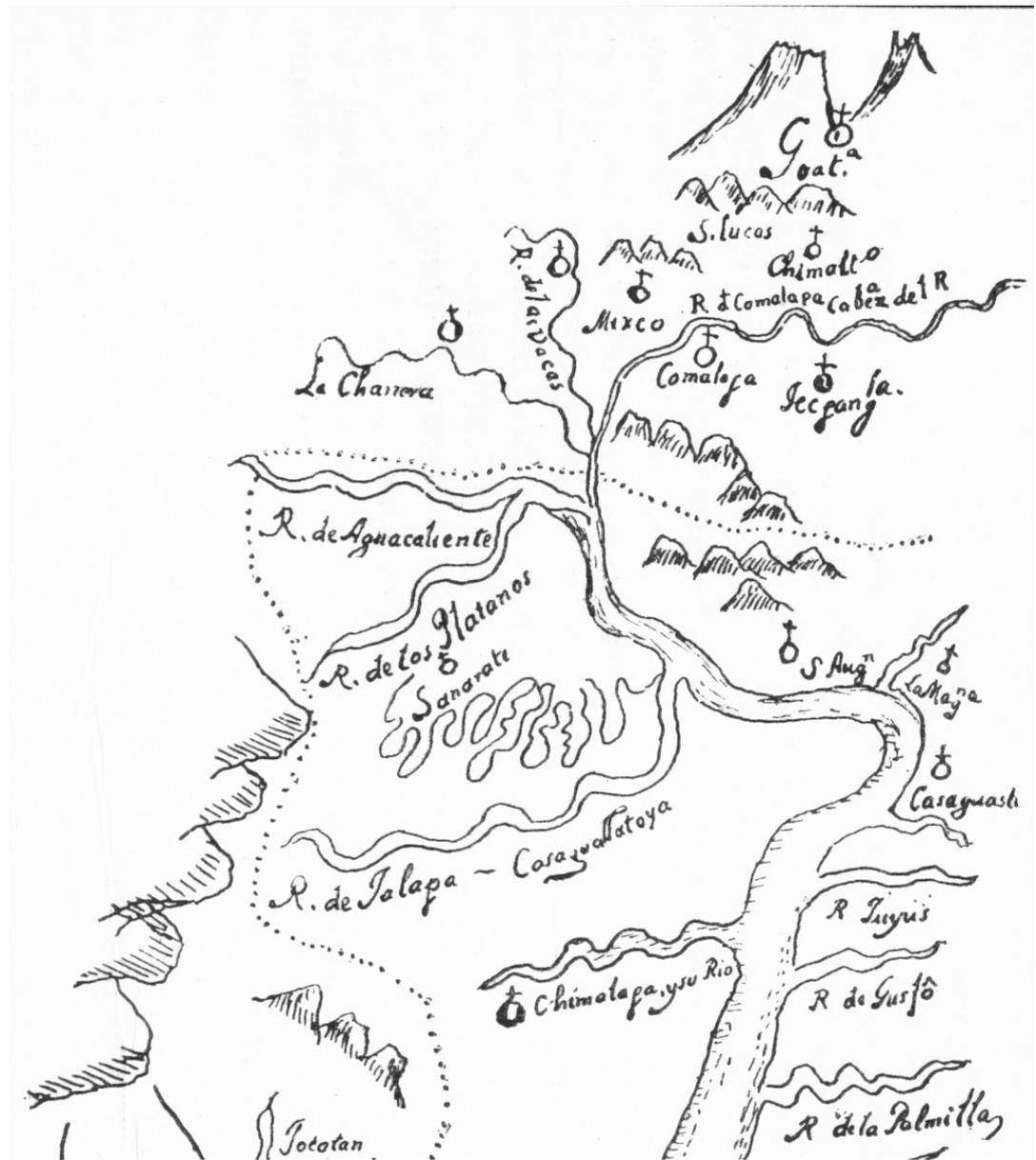


Retrato de Minor Keith, El libro azul de Guatemala, 1915



3. Un poblado que surgió y creció por el ferrocarril

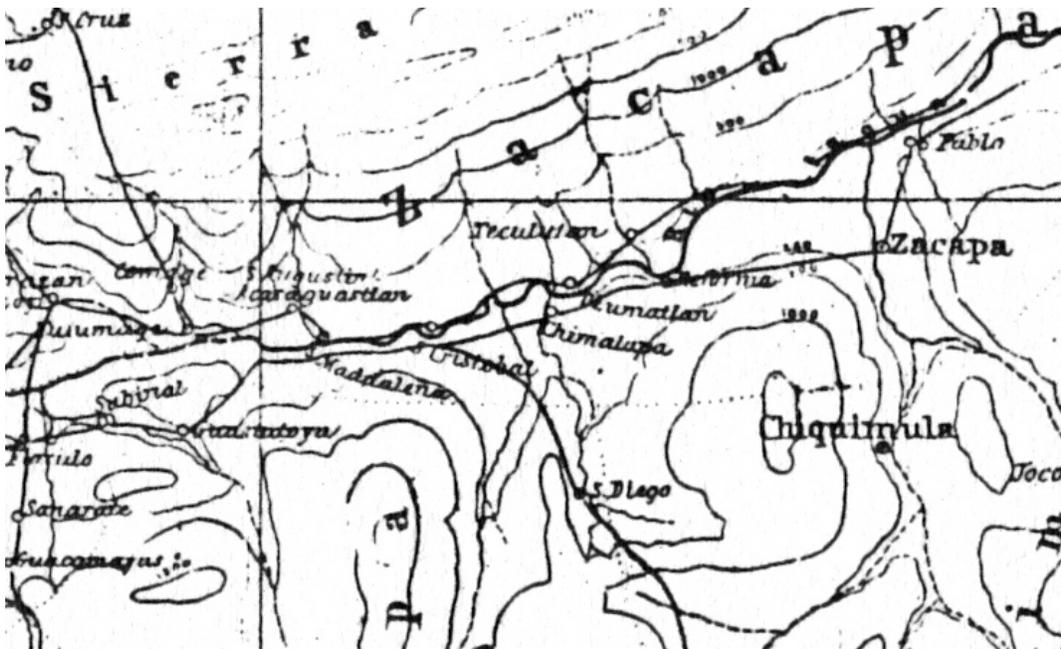
Comenzaremos usando una fuente que proporciona abundante información si se le sabe interpretar. Nos referimos a los mapas, planos, croquis y demás representaciones simbólicas del espacio. O sea, las fuentes cartográficas. Si revisamos las fuentes cartográficas previas a la construcción del ferrocarril del norte, constataremos que nunca hubo un pueblo llamado El Rancho en el sitio en que ahora se localiza la aldea de ese nombre en el municipio de San Agustín Acasaguastlán, departamento de El Progreso. Y la explicación es sencilla: tal poblado se formó cuando llegó hasta ahí el ferrocarril del norte.



Fragmento del mapa de Fuentes y Guzmán, en Recordación Florida, 1690.⁷²

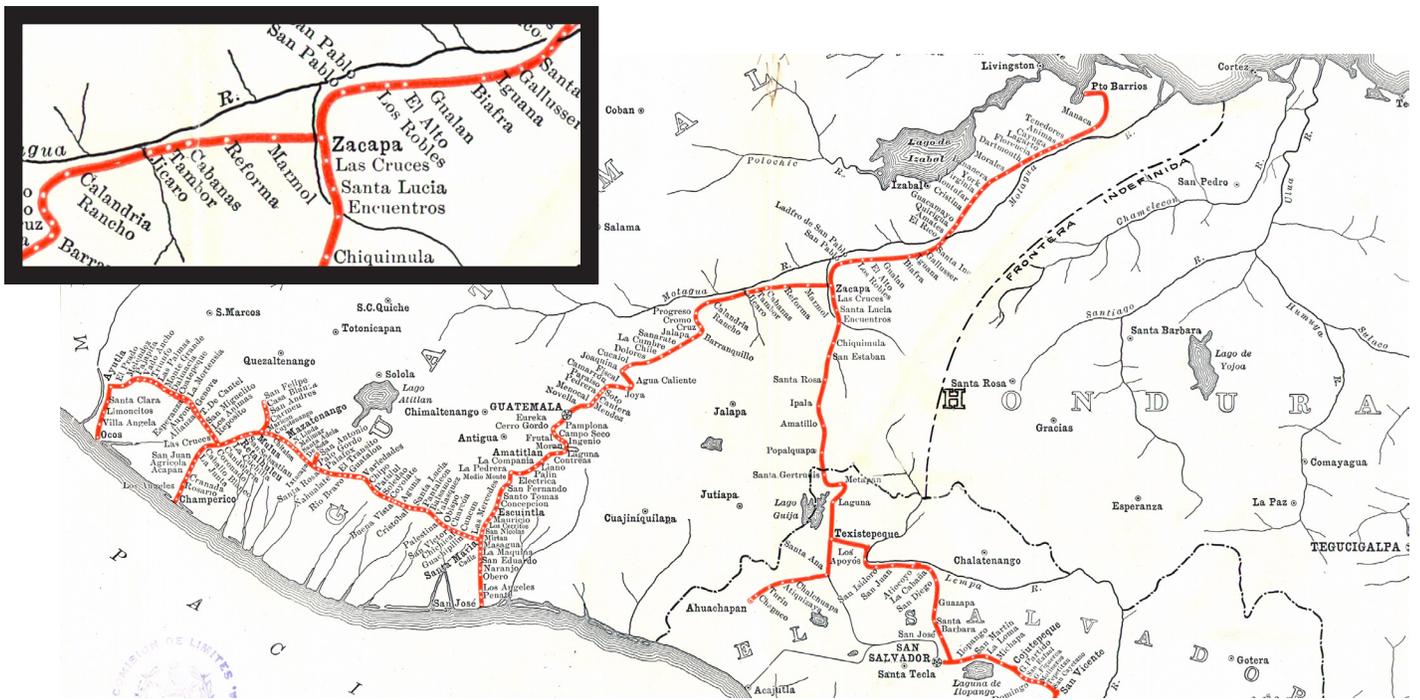
72. Francisco Antonio de Fuentes y Guzmán, en Obras históricas de don Francisco Antonio de Fuentes y Guzmán, Madrid, Biblioteca de autores españoles, tomo II, pp. 188-9





Mapa de la República de Guatemala, fragmento, Karl Sapper, 1894.

A diferencia de estos mapas, los elaborados luego de la construcción del ferrocarril del norte ya presentan el poblado de El Rancho. Uno de la International Railways of Central America –IRCA–, presenta todas las estaciones desde Puerto Barrios a la capital y ahí ya aparece El Rancho. A continuación, presentamos un mapa completo elaborado por la compañía ferrocarrilera en 1927 y un inserto en el que se observa la estación de El Rancho, .



De igual manera, la cartografía pictórica del largo período presidencia de Jorge Ubico, también se incluye la población de El Rancho, solo que se le identifica con otro ícono de la población: el puente Orellana (puente colgante inaugurado en 1927), que atravesaba el río Motagua y unía, por tanto, las poblaciones del Norte, como Salamá y Cobán, así como las nororientales Zacapa, Chiquimula y Puerto Barrios.



73. Fuentes y Guzmán, op. cit., cfr. el libro V del tomo II. Pedro Cortés y Larraz, Descripción geográfico moral de la diócesis de Goathemala, Guatemala, Sociedad de Geografía e Historia, 1958, cfr. la descripción de la Parroquia de San Agustín de la Real Corona. Varios, "Se erige el curato de San Agustín de la Real Corona, segregándolo del de San Cristóbal Acasaguastlán. Año de 1716", en Boletín del Archivo Histórico Arquidiocesano "Francisco de Paula García Peláez", Guatemala, enero-junio de 1990, Volúmen 1, No. 4, transcripción de Ramiro Ordóñez Jonama.

Pictorial map of the Republic of Guatemala, elaborado por Delfino Sánchez Latour y publicado por The National Tourist Committee. No tiene fecha, pero por los íconos incluidos podemos decir que es de 1934 aproximadamente.

Seguir los datos aportados por estas fuentes no es ocioso, pues pretendemos afirmar que la tradición oral que indica que el poblado de El Rancho se fundó cuando se estableció la punta de rieles del ferrocarril del norte, tiene sustento. Pero como las fuentes se tienen que contrastar, la revisión de las fuentes escritas nos confirman que ni en tiempos coloniales (Fuentes y Guzmán, Cortés y Larraz y documentos relativos a la separación de los curatos de San Cristobal y de San Agustín Acasaguastlán del año 1776⁷³), así como los testimonios de los viajeros del siglo XIX, tanto los que hemos citados como otros que revisamos pero que no hemos citado) nos confirman que no existió población alguna asentada en el Rancho de San Agustín, la actual aldea de El Rancho del municipio de San Agustín Acasaguastlán, departamento de El Progreso.



Pero hay otras fuentes que nos ratifican la importancia que adquirió la población de El Rancho con el ferrocarril. Se trata en este caso, de los anuncios de la Central America Improvement Company, la constructora que se hizo cargo de la obra a partir de 1901. La compañía de Barthel comenzó a publicitar la reparación de la vía férrea y luego su puesta en servicio, en los medios de comunicación escritos. Un primer aviso, publicado el 31 de enero de 1901, ya anunciaba los trabajos de reparación y la próxima reanudación del tráfico entre Puerto Barrios y El Rancho.

EL FERROCARRIL DEL NORTE

Guatemala

Calle Sur, Número 7

\$ 2.500,000—00
 " 2.000,000—00
 " 515.631— 35
 " 180.343— 58
 " 15,000—00

Schlesinger.

Guatemala. — Retalhuleu. — Cobán, R. — Barberena, finca "Las a, Uribe y Luján.

IMPERIAL

de Luz.

atos de todos precios, des- cedimiento eléctrico, que

AVISO

Ferrocarril del Norte de Guatemala.

Ponemos en conocimiento del público que nos hemos hecho cargo de la explotación y construcción del Ferrocarril del Norte.

Los trabajos de reparación en la línea ya construida, marchan con toda rapidez; y el tráfico continuo entre el Rancho y Puerto Barrios se restablecerá lo más pronto posible.

Los viajeros en la línea en su actual estado, gozarán de facilidades, poniéndose todos los medios que estén á nuestro alcance para que no sufran demora.

Tendremos especial gusto en dar informe al público acerca de la línea ó con referencia á la tarifa de fletes y pasajes, que estará vigente desde esta fecha hasta nuevo aviso.

Se reciben propuestas para la suministración de materiales para la construcción y explotación de la línea.

Toda comunicación debe dirigirse á nuestra oficina en Guatemala, octava Calle Poniente, número 1.

THE CENTRAL AMERICAN IMPROVEMENT Co. INC.

Ricardo Barthel,
Gerente General.

F

AÑO

Este
por la
días fe
El va
so men
Se a
nales.
No s

El Rancho era, pues, la punta de rieles hasta donde llegaba el transporte ferroviario. Pronto, la vía se reparó y el ferrocarril, cuya vía había sido construida en su mayor parte bajo la dirección de Silvanus Miller, llegó hasta El Rancho. El 4 de febrero, la compañía de Barthel ya anunciaba el restablecimiento del servicio del Ferrocarril del Norte y daba a conocer los itinerarios.

1901.

encontró
de "Los
resultos
Souso.

6 Pedro

ISSAL.

ada

quinay,
Manuel
da, Do
han Ne
Barrio,
María

50 años,
idad Sie
Santos
ez, her
guez, 2
almonar

TRAFICO DEL NORTE

Habiéndose concluido el puente sobre el rio Motagua y restablecido por completo el servicio del Ferrocarril del Norte, tenemos el honor de poner en conocimiento del público, el siguiente itinerario:

<p><i>Los días Lunes, Miércoles y Viernes</i></p>	<p>{</p>	<p><i>Sale el tren de El Rancho para Puerto Barrios, á las 6.30 a. m.</i></p>
<p><i>Los días Martes, Jueves y Sábado</i></p>	<p>{</p>	<p><i>Sale el tren de Puerto Barrios para El Rancho, á las 7.30 a. m.</i></p>
<p><i>Los días Domingos correrá el tren de El Rancho hasta Gualán, saliendo de El Rancho á las 6.45 a. m., y regresando de Gualán á las 2.30 p. m.</i></p>		

Retrato
Retrato
tamaños.

FRENTE AL BANCO DE GUATEMALA

Este
artículos l
Vino y
cerveza y
Sapoc
Irrigac
metros clí
Elegar
Vinagr



El 28 de marzo, Barthel avisaba que los pasajeros a Nueva Orleans debían permanecer un día en Puerto Barrios, debido a una cuarentena impuesta en la ciudad estadounidense. Los pasajeros debían viajar el domingo por la tarde a El Rancho los domingos por la tarde, para poder tomar el ferrocarril el día lunes.

z.
 dos precios, des-
 to eléctrico, que
 TELÉFONO.
berger,
OSAS
 potasio,
PURO
R & Co.,
 roguistas.
 1.—GUATEMALA.
 ntra el mejor v

Ferrocarril del Norte de Guatemala.

Pongo en conocimiento del público que conforme al Reglamento de Cuarentena del puerto de NUEVA ORLEANS, los pasajeros procedentes de Puerto Barrios, desde el primero de abril próximo y hasta nuevo aviso, deben permanecer un día en dicho lugar antes de embarcarse, para cumplir con las prescripciones tocante á equipaje, etc.

Por consiguiente, los pasajeros deben salir de esta Capital, á tiempo para llegar al Rancho de San Agustín los días domingo por la tarde, á fin de poder tomar el tren que sale los días lunes para Puerto Barrios.

THE CENTRAL AMERICAN IMPROVEMENT Co. Inc.

Ricardo Barthel,

Gerente General.

No se del
 publican.

EXPO

Motivo
 para nue:
 iniciativa
 se ha dis
 pecta á G
 la Repúb
 unida á la
 la América
 Estos pa
 dominante
 tener entre
 público, y
 puesto mu
 ridad histó
 más.

El 30 de abril, la Compañía de Transportes del Norte, dependiente de la compañía ferrocarrilera, avisaba del servicio de diligencias saldrían hacia El Rancho de San Agustín, los días sábados, a fin de que pudieran tomar el vapor semanal hacia Nueva Orleans.

nala

Sur, Número 7

2,500,000—00
 2,000,000—00
 515.631—35
 180.343—58
 15,000—00

inger.

a. — Retalhuleu.
 sse—Cobán, Ri
 ena, finca "Las
 e y Luján.

ICH & Cia.

EL GRAN HOTEL.

S Y

RROTES.

Compañía de Transportes del Norte.

Las diligencias de la Compañía saldrán, hasta nuevo aviso, todos los Sábados por la mañana para El Rancho de San Agustín, conduciendo á los pasajeros y equipajes para el vapor correo semanal entre Puerto Barrios y Nueva Orleans.

Hará también servicio de diligencias siempre que esta Compañía tenga aviso de la salida de otros vapores.

PARA PASAJES,

EQUIPAJES, FLETES

Y DEMAS INFORMES.

Oficina del Ferrocarril del Norte, 8a. C. P., No. 1.

EL

AÑO I.

DIR
MIGUEL AN

DIRE
 2ª Avenida S
 TELÉF

CONDI

Este periódico se i
 por la tarde, con excep
 días festivos.

El valor de la suscri
 -so mensual. Pago ant
 Se admitten anuñic
 nales.

No se devuelven ori
 publican.

TIPOGRAFIA

LA LEGISLAT



Tenemos entonces una población que surgió con el ferrocarril y creció aceleradamente ante la circunstancia de ser sede de la última estación del tren hacia el Atlántico. A los miles de trabajadores del ferrocarril asentados en el lugar, debemos agregar los viajeros que llegaban a tomar el tren y que debían hospedarse mientras tanto en el pueblo. Para la atención a toda esa población, debió crearse una infraestructura y una fuerza laboral que procurara los abastos y los servicios, lo que nos hace ver que estamos en presencia de una población con características especiales. Examinemos ahora la información disponible sobre ese poblado recién creado y que durante una década representó el último punto que alcanzaba el ferrocarril en su ruta hacia la ciudad de Guatemala.

4. Lo que nos descubren las fuentes escritas sobre El Rancho de San Agustín en su “década gloriosa”

La prensa representa un testimonio diario de acontecimientos contemporáneos, por lo que resulta imprescindible como fuente histórica de al menos el último siglo de la historia mundial y nacional. Es una fuente directa que nos permite tener información de primera mano (lo que no significa, fiel y objetiva, por supuesto) de los procesos sociales. Por ello, comenzaremos con las informaciones relacionadas con la construcción del último tramo del ferrocarril interoceánico, aparecidas en la prensa de la época. Pero primero, contextualicemos el momento. Como lo hemos visto, el 31 de agosto de 1900 se celebró un contrato entre el Ministro de Fomento y Richard Barthel, en representación de The Central America Improvement Co. Inc. El 28 de noviembre se firmó un contrato adicional. En ambos casos, la Asamblea Nacional Legislativa aprobó los contratos.

A raíz de esas formalidades contractuales, el día 1 de marzo del año siguiente se inauguraron los trabajos de conclusión del ferrocarril del Norte. Uno de los diarios guatemaltecos de aquel entonces, El Ferrocarril del Norte dio, en los días siguientes, una profusa información, ya en forma de notas periodísticas, ya como telegramas de los participantes en las ceremonias. Esas notas nos permiten, despojándolas del lenguaje grandilocuente con que generalmente están redactadas, acercarnos a una imagen de la población de El Rancho en el inicio de la última década del siglo XIX. Reconstruyamos los acontecimientos con base a la información aparecida en el periódico mencionado los días 2, 3 y 4 de marzo de 1901.

Para proceder a la inauguración, las delegaciones comenzaron a llegar a El Rancho el día anterior. A las 12 del medio día del 28 de febrero, llegaron Barthel y el director de Obras Públicas, Ingeniero Ignacio López Andrade. Ya les esperaba en el lugar el Jefe Político de Jalapa, General David Barrientos. A las 5 de la tarde llegaron en tren expreso los coroneles Fulgencio Rivas y Policarpo López, jefes políticos de Zacapa y Chiquimula. Se sirvió la cena en el Hotel Internacional y Barthel ofreció un coctel “a la salud del Presidente de la República”. Finalmente, a las 10 de la noche llegó en tren ordinario el Coronel Bernardo Leal, jefe de Izabal.



El día de la inauguración, a las 12 del día, los actos se iniciaron en el Internacional, hotel que albergaba a la comitiva. Se leyeron los documentos legales que amparaban el acto (contratos y aprobaciones de la Asamblea) y se escucharon los primeros discursos. Luego, la comitiva se dirigió al lugar en donde se iniciarían oficialmente los trabajos. Las bandas marciales de Zacapa y de San Agustín Acasaguastlán "tocaban alegres piezas". El director de Obras Públicas inauguró la obra y...

"...las Bandas de Música dejaron oír entonces el Himno Nacional, y los concurrentes, descubriéndose, prorrumpieron en entusiastas vivas a Guatemala, al Presidente de la República, a los Representantes del Gobierno y a Mr. Richard Barthel, representante del 'The Central America Improvement Co.'. Al mismo tiempo se oyó el ruido producido por las herramientas que manejaban 100 peones, con los que se han comenzado los trabajos."

Siguieron más discursos de representantes del gobierno y de personas de la localidad. El acto terminó con la entonación del himno por los alumnos de "las escuelas de esa población" (sin duda se refería el relator a estudiantes de San Agustín Acasaguastlán, cabecera municipal).

La comitiva regresó al hotel, en donde se sirvió "un opíparo almuerzo ofrecido por Mr. Barthel a las Autoridades Civiles y Militares y personas particulares que concurrieron a la ceremonia..."

Algunas de las expresiones de quienes reportaban los hechos, nos dan información sobre la población.

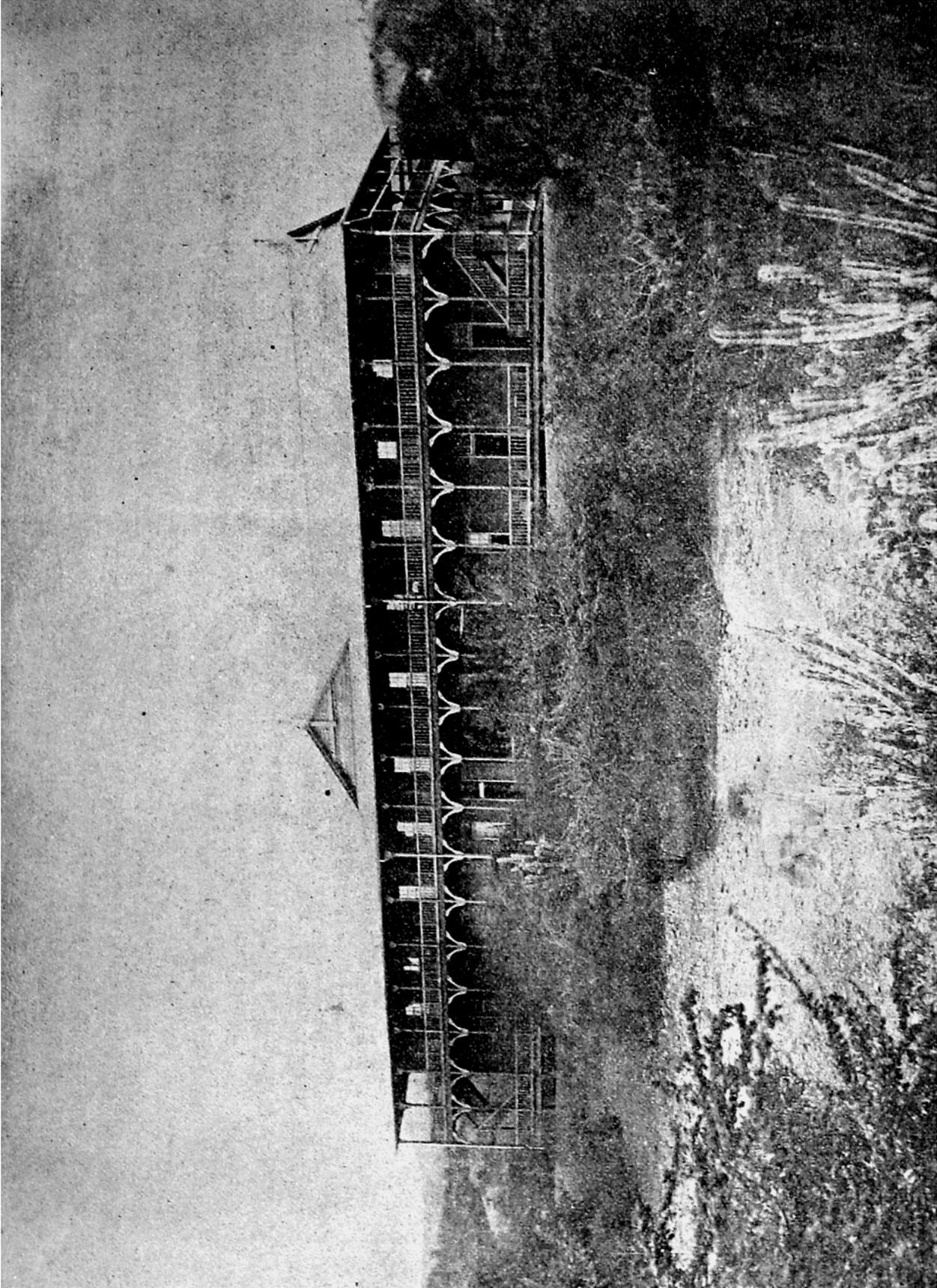
"Las calles y edificios nacionales y particulares fueron engalanadas con cortinajes y las banderas guatemalteca y americana permanecieron izadas, la última en el edificio de la Estación del Ferrocarril y la primera en el de la Comandancia Local, arreándose esta a las 6 p. m. con los honores de ordenanza."

"El suntuoso Hotel Internacional donde se sirvió el almuerzo, ha estado hermosamente adornado con hojas de palma, pino y cortinajes, con los colores nacionales y de la gran República del Norte"

De acuerdo a los reportes publicados en El Ferrocarril del Norte, existía un "suntuoso hotel" que dio albergue a las delegaciones de la compañía constructora y del gobierno. Hemos conseguido una fotografía publicada en la Revista La Locomotora en la cual se ve la construcción mencionada. A su alrededor no se observan calles ni mobiliario urbano, lo que nos indica que estaba situado lejos de las viviendas que alojaban a los peones y a los recién llegados habitantes del lugar. Su posición parece estar en una elevación, lo que le daría una vista panorámica sobre la población. Sabemos que se trata de una propiedad de la compañía de Keith y Van Horne, tal como también lo era el Hotel Zacapa, en la población homónima y el Hotel del Norte, en Puerto Barrios. Estos hoteles seguían un patrón establecido por Van Horne en Canadá y estaban destinados a la atención de los turistas que utilizaban el ferrocarril. Eran, pues, hoteles para privilegiados, fueran turistas o altos empleados de empresas nacionales y extranjeras, así como para altos funcionarios de gobierno.⁷⁴

74. Cfr. Edgar Barillas, "Un filme guatemalteco de 1927: excursión de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala a Quiriguá, Livingston y Río Dulce, 2010, en prensa.





Hotel Internacional, Revista La Locomotora, 10 de febrero de 1907



Por otra parte, los informantes dan cuenta de que "las calles y los edificios nacionales y particulares" fueron adornados. Y nos mencionan dos edificios específicamente: la estación del ferrocarril y la comandancia local. Poco a poco, como vemos, comienza a aparecer la imagen urbana de aquella población que apenas comenzaba a formarse. Pero aún tenemos más noticias de aquel lugar, las que pasaremos a examinar.

Las fuentes para conocer un proceso determinado, como el que nos ocupa en este trabajo, son variadas y a veces inesperadas en lo absoluto. Tal es la carta que Marie Landry envió a su familia en el año de 1900 y que fue publicada por Jorge Luján Muñoz en la revista Mesoamérica en 1982. Se trata de una fuente epistolar, por tanto una fuente directa y primaria que nos brinda información de primera mano. En la carta, Landry no solo menciona su hospedaje en un hotel (que tenemos la presunción de que se trata del Hotel Internacional), sino nos acerca al ambiente natural en que se asienta la población. Veamos lo que nos tiene que decir esta visitante norteamericana.

Resulta que el esposo de la señora Landry, Joseph Ernest Landry trabajaba en Puerto Barrios y ella se encontraba en aquella ciudad, en la que escribió a sus parientes el 17 de septiembre de 1900. Habiendo contraído una enfermedad no especificada, el médico le recomendó un cambio de clima. Ante la imposibilidad de regresar de inmediato a Estados Unidos por efectos de una cuarentena, la señora Landry decidió probar "un poco el aire de la montaña". Entonces, acompañada por una amiga y el esposo de esta se dirigió en ferrocarril a El Rancho. Tuvo la suerte de viajar en un vagón privado, porque el gerente de la compañía salía ese mismo día con el mismo rumbo. Aunque su estancia en la punta de rieles estaba planificada para unos pocos días, un temporal le hizo permanecer mucho más tiempo. Su relato principal es el regreso a Puerto Barrios en medio de las dificultades presentadas a causa del fenómeno natural, pero entre líneas en unos cuantos párrafos nos ofrece unas pinceladas de El Rancho en el 1900. Dice la señora Landry:

"El Rancho es un pequeño pueblo en las montañas, a unas 136 millas (218 kilómetros de Puerto Barrios). El Ferrocarril del Norte llega hasta este lugar que es su estación final; el resto del camino a la ciudad de Guatemala se hace en mulas. El ferrocarril corre a lo largo del río Motagua, que fluye en un valle entre dos cadenas montañosas; es el desagüadero de un inmenso territorio. En realidad, casi toda el agua que cae entre esta costa (la del Atlántico) y el (Océano) Pacífico pasa a través de este valle. Era la estación lluviosa, y aunque usualmente hay muchas y fuertes lluvias, nunca en los últimos treinta años había habido tal diluvio como el que cayó en los días 1 y dos de julio...

"El Rancho se encuentra a 1000 pies (275 metros) sobre el nivel del mar, y el hotel en que me hospedé estaba unos 100 pies sobre el pueblo, así que yo personalmente me hallé por encima de la inundación que arrasó el pueblo. Las aguas se acumularon rápidamente, inundando todo, pasando con tal fuerza y velocidad que arrollaron todo a su paso...



"En lugar de permanecer en El Rancho unos pocos días, tuve que quedarme un mes completo, ya que la ruta quedó intransitable. Durante tres largas semanas todos los cables (del telégrafo) estuvieron interrumpidos y no nos llegaron noticias de ninguna parte..."

75. Marie Landry, **Mesoamérica**, 1982, pp. 424-425

"El 26 de julio comenzamos nuestro viaje de vuelta desde El Rancho, el cual usualmente toma unas cuantas horas en tren, pero nos tomó siete días –días de viaje doloroso y peligroso..." (Revista Mesoamérica, 1982, pp. 424-425).⁷⁵

La fuente epistolar de la señora Landry, ayuda a seguir armando la imagen del poblado de El Rancho, allá en los inicios del siglo XX. En primer lugar, el que hay seleccionado a El Rancho para su recuperación (más allá del obvio cambio de un clima húmedo como el de Puerto Barrios a uno seco como el del valle medio del Motagua), indica que el poblado contaba con los servicios necesarios para una estancia de aceptables o buenas condiciones de vida. Ya hemos visto que el Hotel Internacional estaba hecho para atención de turistas, por lo que no es de extrañar que en él se hubiera hospedado la señora Landry. La fotografía presentada arriba coincide con la descripción de la viajera estadounidense.

Pero el hotel, por mucho que fuera exclusivo para gentes de clases sociales acomodadas, no era un fenómeno aislado y la selección de El Rancho para afrontar la recuperación de la salud no se habría hecho si el poblado no contara con un mínimo de condiciones también aceptables. En esa dirección, es importante también la mención de que las comunicaciones telegráficas se habían interrumpido. Esto nos dice que la población no solo disponía de un servicio ferroviario que ponía el transporte marítimo hacia Estados Unidos y Europa a "unas cuantas horas", sino también de un servicio telegráfico por el que las personas podían tener contacto muy rápido con otras partes del mundo. No sabemos si la telegrafía de que se disponía era nacional, pero lo que si es claro es que la empresa ferrocarrilera si lo tenía en todas sus estaciones de parada fija (no así en las estaciones "de bandera", que no tenían un personal asignado). Así pues, el poblado reunía ciertas condiciones que permitían que la convaleciente señora Landry tuviera esperanzas de recuperarse en aquel lugar. Claro, el "temporal" arruinó sus planes por completo.

Hasta ahora hemos utilizado una fuente hemerográfica y otra epistolar, fuentes primarias ambas. Recurriremos a una fuente secundaria que nos hará la intermediación con otras fuentes directas, pero también nos aportará fundamentos teóricos para seguir reconstruyendo el espacio urbano en donde se asienta la vivienda vernácula objeto de nuestro estudio. Hemos mencionado anteriormente al académico estadounidense Frederick Douglass Opie. Regresemos con él, pues su investigación nos arrojará más luz sobre el asentamiento de El Rancho, en los años en los que era punta de rieles y uno de los lugares inesperadamente más conocidos de Guatemala.



El trabajo del Dr. Opie es esclarecedor, pues además de consultar fuentes secundarias de la historia guatemalteca, también se documentó con fuentes estatales inéditas, tanto de Guatemala como de los Estados Unidos. Como ya mencionamos citando a Douglass Opie, la mayor parte de los trabajadores que fueron empleados para la construcción de la vía férrea del Ferrocarril del Norte, eran extranjeros, con una clara predominancia de población afroamericana, al menos en su época inicial. Opie averiguó que, siendo Gualán el "cuartel general" del Ferrocarril del Norte, tuvo una población de cerca de 15,000 trabajadores afroamericanos y El Rancho algunos millares de ellos. Quizás la mayor parte de los afroamericanos traídos para trabajar en el ferrocarril residían en esa región, dice Opie. Importante observación, pues aunque no nos dé una cifra aproximada de migrantes temporales extranjeros, ya nos anuncia la dimensión del asentamiento humano.

Un elaborado sistema de peonaje por deudas y de adelantos de efectivo fue creado para controlar a los trabajadores, según el investigador estadounidense. Y agrega que los académicos han comprobado que esta práctica fue usual en los países latinoamericanos, tanto en las grandes plantaciones como en las minas. Los trabajadores del ferrocarril, según Opie, se encontraban en desventaja inclusive respecto a los trabajadores de las fincas guatemaltecas de café, pues estos podían escapar y vivir como fugitivos (huyendo del trabajo forzado), pues los afroamericanos vivían en tierra extraña, no conocían el territorio, ni el idioma ni las costumbres para vivir como fugitivos. A pesar de estas desventajas, ellos retaban al sistema de leyes no escritas y costumbres que les obligaba a soportar pobres condiciones de trabajo y de vida y frecuentemente intentaban escapar. Los contratistas del ferrocarril generalmente tenían acuerdos con oficiales del gobierno para controlar a los trabajadores y que no se escaparan sin pagar sus deudas. La situación que vivían estos trabajadores es descrita por el investigador estadounidense es de violencia, de miseria, de insatisfacción. Vivían, pues, de acuerdo a F. D. Opie, en una frontera cultural.

Para Opie, esa colaboración entre los oficiales guatemaltecos y los contratistas del ferrocarril permitió que el sistema de contratación y trabajo forzado por deudas que afectaron a los trabajadores extranjeros durara durante varios años. Con el tiempo, el gobierno guatemalteco optó por contratar trabajadores nacionales, pero esa fue una larga lucha con los contratistas estadounidenses.

Ahora, veamos qué aporta el planteamiento de Douglass Opie a la reconstrucción de la historia de El Rancho. Primero, detengámonos en la teoría de la frontera cultural. Como se sabe, cuando se habla de una frontera cultural, no se está hablando de un límite entre dos países, jurisdicciones o naciones. Más bien se habla de un límite hasta donde ha llegado una civilización, un proceso en desarrollo, el avance de la modernización. Pero esto impone ciertos rasgos que dan una identidad a los grupos sociales que se relacionan en una situación de frontera. Enumeremos esos rasgos:



- **Es también conocida como “frontera “interna”**
- **Población migrante, diversa, móvil, heterogénea**
- **Poca fuerza de la ley**
- **Sociedad violenta**
- **Negocios ilícitos**
- **Individualismo, basado en la familia o en la propia persona**
- **Tierra de oportunidades**
- **Tierra de libertad**
- **Autosuficiencia**
- **una frontera dinámica hacia los territorios contiguos**
- **expansión**
- **modernización**
- **“Espíritu de frontera”**
- **Conquista del territorio con grandes esfuerzos**

Fue hacia finales del siglo XIX, cuando el historiador estadounidense Frederick Jackson Turner planteó la tesis de que la “frontera” marcó el carácter del desplazamiento de los Estados Unidos hacia el oeste, que se comenzó a utilizar el concepto “frontera” y más adelante el de “frontera cultural”. Su planteamiento fue recibido con elogios tanto como con críticas. Pero no cabe duda que el concepto de “frontera cultural” es sugerente y aporta explicaciones a determinados fenómenos del crecimiento de un país. Este, creemos, es el caso de El Rancho, cuando fue, por al menos una década, punta de rieles. O sea, el límite hasta donde llegaba el ferrocarril, hasta donde llegaba la civilización. “El resto del camino a la ciudad de Guatemala se hacía en mulas”, nos ha dejado escrito Marie Landry.

De acuerdo a los datos proporcionados por las fuentes que hemos citado arriba, El Rancho, una población creada con la llegada de las palas y picos de los trabajadores del ferrocarril, se llenó de una población migrante (miles, dicen Penney y Opie, eran extranjeros), heterogénea (algunos provenían del interior del país pero básicamente eran de diversas nacionalidades), móvil (siempre estaban en busca de escapar, de acuerdo a Opie). Por otra parte, existía poca fuerza de ley, era una sociedad violenta: aunque había una comandancia local (y unos cuantos soldados, claro), era una raquíta fuerza disuasiva para tanta alma insatisfecha con sus condiciones de vida y su trabajo. Existían negocios ilícitos. El mismo Douglass Opie nos relata que el administrador de un bar y casa de juegos de Puerto Barrios, el euro-norteamericano John H. Ulses, abrió un local similar en El Rancho que, de acuerdo con los documentos, pronto se convirtió en lugar para gentes de mala reputación e hizo que las noches fueran horribles.⁷⁶



Los datos expuestos sobre la construcción de la vía férrea hacia Guatemala, hacen ver que El Rancho era una frontera dinámica hacia territorios continuos, puesto que la construcción del ferrocarril solo se detuvo ahí por una coyuntura específica, pero pronto seguiría expandiéndose hacia Guastatoya, primero, luego hacia Sanarate, hasta que finalmente se llegó a la capital. Cada vez que la línea del ferrocarril llegó a uno de estos poblados, una parte de la población migraba, aunque El Rancho siempre siguió siendo un punto de concentración (como Gualán y Zapaca) hasta que la conexión interoceánica estuvo concluida. De igual manera, los rasgos de modernización y de conquista del territorio con grandes esfuerzos ha quedado, según mi apreciación, en la información recopilada de las diferentes fuentes. En el siguiente capítulo veremos cómo los rasgos de individualismo, basado en la familia o en la propia persona, tierra de oportunidades, tierra de libertad y autosuficiencia, también son reconocibles en aquella población que alojaba a la última (o la primera) estación del ferrocarril del Norte.





4. El matrimonio Barrientos Morales llega a El Rancho

1. En El Rancho, la tierra se vuelve mercancía

La consulta de las fuentes y la aplicación de la teoría nos ha llevado a evidenciar que al llegar el ferrocarril ocurrió un cambio en el uso del suelo en aquel territorio. De un paraje inhóspito a un centro urbano de miles de habitantes, aunque esta fuera una gloria efímera. Este fenómeno está estrechamente vinculado con el proceso de conversión de la tierra en mercancía y el desarrollo de relaciones capitalistas en la distribución espacial del territorio tanto urbano como rural, en la jurisdicción de San Agustín Acasaguastlán, municipio al que pertenecía el sitio donde se ubicó la punta de rieles del ferrocarril del norte.

De ser una enorme propiedad de un solo propietario, por un lado y tierras estatales, por el otro, el territorio pasó a ser fraccionado en primera instancia por las graciosas concesiones del Estado a los contratistas del ferrocarril y en segunda instancia por la apropiación privada al llegar a poseer la tierra valor de cambio. Esa coyuntura nos lleva a definir precisiones metodológicas que posibiliten su análisis y llegar a contextualizar el origen y desarrollo de la vivienda objeto de nuestro estudio. No se puede hacer solo una descripción de los acontecimientos que llevaron al matrimonio Barrientos Morales a adquirir una vivienda en terrenos cercanos a la estación del ferrocarril, sino hay que desenmarañar la compleja gama de relaciones sociales que se daba en aquella sociedad y en aquella época.

Dirk Bülher, en sus anotaciones sobre la documentación en la arquitectura histórica, lo ha planteado de manera categórica:

*"El estudio histórico de lo urbano parte de una propuesta central: la historia produce el espacio y por lo tanto, todo espacio concreto es un resultado de las determinantes sociales que van tomando cuerpo en su seno, así como de las formas cristalizadas del espacio históricamente constituido. La conformación social, política y económica del espacio urbano es producto de las relaciones sociales prevalecientes en los sucesivos tiempos históricos. Las formas espaciales, las expresiones materiales de la ciudad, la división social del espacio urbano, las manifestaciones culturales ... están entrelazadas con ciertas estructuras económicas, sociales y políticas que reclaman ser analizadas y definidas históricamente. De esta manera, la historia urbana va adquiriendo su propia especificidad: estudiar las relaciones entre los hombres, los grupos y el espacio urbano, Espacio de la ciudad y espacio organizado por la ciudad. Espacio encargado de tramas, funciones y significados La historia urbana está atenta no sólo al estudio del trazado, del hábitat de la apropiación del suelo y del crecimiento de la ciudad, sino también, y ello es un elemento fundamental, al estudio de los cambios y permanencias, de las coyunturas y estructuras, de las continuidades y rupturas. La historia urbana desarrollada en los últimos decenios va más allá de la descripción de la fundación y del crecimiento urbano, no sólo se contenta con enumerar los acontecimientos que tuvieron lugar en los marcos estrechos del perímetro urbano, por el contrario, no pretende describir, sino analizar y explicar una estructura compleja y concreta a la vez."*⁷⁷

77. Dirk Bulher, "La documentación en la arquitectura histórica", en Mario Ceballos, Conservación de monumentos, USAC, Facultad de Arquitectura, s. f., p. 13

Vamos a seguir esas pautas teórico metodológicas. Con el ferrocarril llegó la concentración demográfica, la modernización... y el capitalismo. El súbito y masivo arribo de la empresa ferrocarrilera con pobladores que llegaron a trabajar en forma temporal o a establecer su vivienda permanente, encontró un territorio escasamente poblado. En una monografía de El Rancho, Baudilio Ordóñez afirma que en el sitio había un "rancho grande" y que de ahí se origina la denominación con que se le conoció posteriormente. Primero, dice la fuente, se consignó el nombre en los boletos del ferrocarril y después a la papelería oficial, otros medios de transporte e instituciones.⁷⁸ Julio Barrientos Morales nos relató que los terrenos pertenecían a la familia Pinto, la que, con la llegada del ferrocarril, comenzó a vender lotes a familias que llegaban a fijar su residencia. Y el poblado comenzó a surgir.⁷⁹

78. Baudilio Aroldo Barrios, El Rancho, verdadera joya de Guatemala, fotocopia de la monografía, El Rancho, febrero de 1983, pp. 10-11

79. Julio Barrientos Morales, entrevista septiembre 2005.

Pero no cabe duda que el gran protagonista de esta historia de formación de una nueva frontera cultural de modernización, es el ferrocarril. La compañía ferrocarrilera se volvió la principal propietaria de la tierra y tendió a instaurar la contratación de trabajadores libres, desvinculados de la tierra y asalariados (es decir, obreros), lo que significa que instauró las relaciones capitalistas de producción, verdadero eje alrededor del cual giraría el desarrollo de la región. Y no es que todo el sistema social se convirtiera súbitamente en capitalista. Claro que no, pues las formas precapitalistas convivirían con ese foco de modernización capitalista que era el ferrocarril, pero supeditadas y profundamente atadas a las relaciones capitalistas dominantes. Lo veremos un poco más adelante, porque primero iremos a la apropiación de las tierras estatales o privadas pero sin valor de cambio.



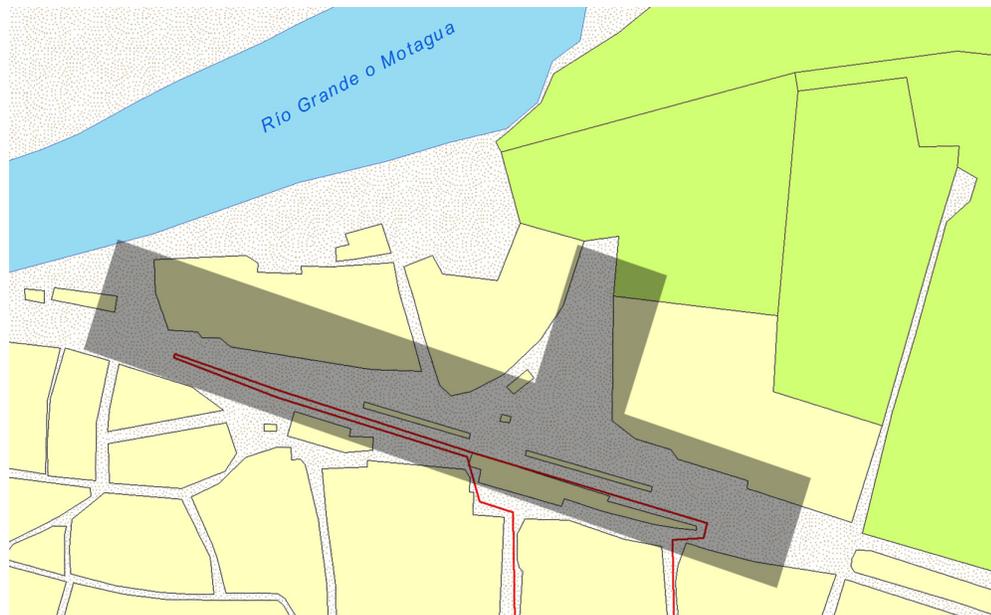
Si bien el proyecto del ferrocarril del Norte contemplaba que este debía ser un ferrocarril nacional y no de propietarios extranjeros (como las líneas férreas del sur), las crisis económica y política de finales del siglo XIX echarían por tierra estos sueños de independencia económica. Para concluir el tramo del ferrocarril entre El Rancho y la ciudad de Guatemala, el presidente Estrada Cabrera no dudó en ceder ante los intereses de las empresas extranjeras. Las condiciones que fijó en el contrato firmado en 1904 con Percival Farquhar en representación de Minor Keith y William C. Van Horne, fueron onerosas en sumo grado para Guatemala. Una síntesis de esas condiciones es la siguiente:

- a) Al concluir y poner en servicio público el tramo de 62 millas entre El Rancho y la capital, el gobierno entregaría una escritura de traspaso de toda la vía férrea desde Puerto Barrios a la ciudad de Guatemala "sin gravamen ni reclamo alguno". Esto comprendía no solo la línea del ferrocarril, sino también el muelle de Puerto Barrios, las propiedades, material rodante, edificios, líneas telegráficas, terrenos, estaciones, tanques, etc. En la capital, además, se le concedía la vía que iba desde la Aduana Central hasta conectar con el ferrocarril central, que venía del sur. Esta concesión era por 99 años al cabo de los cuales el Estado guatemalteco podría recuperar todas las propiedades, pero pagando a la empresa.
- b) Se concedía a los contratistas un derecho de vía de cien pies de ancho en todo el trayecto de la línea, "excepto en aquellos lugares donde se requiera más anchura para las estaciones, edificios, terraplenes, cortaduras, excavaciones, fosos de balastre, canchales..."
- c) Todas las propiedades estatales o comunales serían entregadas a la compañía sin costo alguno, pero las propiedades particulares que fueran necesarias "serán expropiadas por el Gobierno".
- d) Todos los materiales de construcción o maderas que se encontraran en terrenos del gobierno o comunales a lo largo de la vía férrea, podrían ser usados por los contratistas sin pagar por ellos. Los materiales en propiedad privada podrían ser usados, pagando por ellos un "justo precio".
- e) 30 manzanas de terreno urbano en Puerto Barrios.
- f) 1,500 caballerías en "Los Andes", Izabal, "a la libre elección de los Contratistas".
- g) Expropiación por cuenta del gobierno de los terrenos que la compañía necesitare, en los alrededores del convento de Santo Domingo.
- h) Los contratistas podrían tomar de cualquier manantial, corriente o río, el agua que requiera y podrían pasar cañerías por terrenos estatales y municipales sin pago alguno.⁸⁰

80. Contrato relativo a la terminación y explotación del ferrocarril del norte, en Jorge Luján Muñoz, *Economía de Guatemala 1750-1940*, antología de lecturas y materiales, Guatemala, USAC, Facultad de Humanidades, pp. 221-243



Así, por obra y gracia de un contrato, Keith y Van Horne se constituyeron en propietarios de una concesión de 99 años para explotar la principal vía de comunicación del país. Pero, más aún, tuvieron las tierras, el agua y los materiales que requirieron, donados gratuitamente por el Estado o bien adquiridos a bajos precios gracias a las expropiaciones de tierras y suministros privados. En las tres más grandes estaciones del país (la de la capital, la de Zacapa y la de Barrios), las concesiones de terreno fueron extensas y de gran valor. En el caso de El Rancho, por la condición específica de ser el punto en donde se iniciaba el ascenso hacia la capital y se necesitaba mucho movimiento de máquinas, la extensión fue también generosa. En cuanto a instalaciones, además de los terrenos para el movimiento de trenes y de la estación, también obtuvo terrenos para la casa del agente del ferrocarril (enfrente de la estación, calle de por medio) y para el Hotel Internacional, hacia el occidente, cerca de los tanques de agua y de petróleo.



Posesiones territoriales del ferrocarril en El Rancho. La parte sombreada corresponde a la extensión aproximada de la concesión de terrenos a la compañía ferrocarrilera. Fragmento de mapa digitalizado elaborado a partir de ortofotografías de 2006.

Las tierras a lo largo de toda la vía del ferrocarril del norte pasaron de tener solo valor de uso a tener valor de cambio. Si antes valían como posesión y prestigio, llegaron a valer porque podían ser intercambiadas como cualquier otra mercancía. Un estudio preparado en 1932 por Carlos Salazar para la Comisión de Límites Guatemala-Honduras, visualizaba el fenómeno de la siguiente manera:

"Al iniciarse la construcción de la vía férrea del Norte a lo largo del valle del Motagua, comenzaron a tener valor comercial las tierras antes deshabitadas de la costa del Atlántico y de ambas riveras del río Motagua... Las desoladas extensiones territoriales del Norte, sin población y sin cultivo alguno, empezaron a ser motivo de la atención de capitalistas; y las denuncias de terrenos baldíos para reducirlos a propiedad privada, tomaron incremento y gran



actividad. Las leyes agrarias de la República facilitaban la adquisición de tierras mediante sencillos procedimientos administrativos y el Gobierno vendía dichas tierras, en parcelas no mayores de quince Caballerías de superficie, al ínfimo precio de doscientos cincuenta pesos cada una, si el terreno era útil para la crianza de ganado, siembras de cereales, viñedos, añil, henequén y demás cultivos análogos; de cuatrocientos pesos por caballería si el terreno era útil para el cultivo de la caña de azúcar, bananos, tabaco y ramié; y de quinientos cincuenta pesos por caballería de terrenos apropiados para café, algodón o que contuvieran bosques de maderas de construcción.⁸¹

Obviamente, de la situación no solo sacó provecho el ferrocarril, sino, en el caso de El Rancho, también aprovecharon la súbita oferta de tierras y la ocasión que ofrecía la nueva frontera cultural como **tierra de oportunidades**. Así, varias familias de terratenientes grandes y medios de la región del valle del Motagua, adquirieron propiedades en el nuevo poblado, no solo de parte de las ventas estatales sino también de la oferta particular. Entre estas familias se encontraba el recién constituido matrimonio Barrientos Morales, cuya historia veremos unos párrafos más adelante. Si bien ahí no ocurrió la expulsión de los campesinos de las tierras que ocupaban, como ocurrió generalmente en los procesos de acumulación originaria del capital (pues era básicamente un territorio despoblado), si ocurrió que los trabajadores que llegaban encontraban con una tierra fraccionada en propiedades, por lo que tenían que someterse a la dinámica impuesta por los propietarios y por los que requerían mano de obra.

En cuanto al trabajo en el nuevo poblado, nos encontramos, con grupos de trabajadores sometidos a diferentes relaciones de producción. Por una parte, están los empleados de las sucesivas compañías constructoras y operadoras del ferrocarril, antes de que se comenzara a contratar trabajadores guatemaltecos. Se trata en este caso de obreros desvinculados de los medios de producción que trabajan un por salario. Como ya lo hemos visto en el caso de los afroamericanos, no era un mecanismo de libre contratación, pues existían formas de coerción para mantener atados a sus trabajos a estos trabajadores no calificados, como lo eran los anticipos que les daba la compañía (peonaje por deudas), el control de soldados guatemaltecos que colaboraban con la ferrocarrilera, la dificultad de desertar (a dónde irían, si estaban lejos de su patria y su hogar, no conocían ni la cultura ni el idioma). Pero otros trabajadores sí se contrataban por un salario, en especial la fuerza de trabajo calificada. No eran la mayoría, pero sí la avanzada para el establecimiento pleno de las relaciones capitalistas.

Cuando se dio el cambio de preferir la mano de obra guatemalteca a la extranjera por los numerosos problemas que les ocasionaban, entonces el Estado acudió nuevamente en apoyo a los contratistas extranjeros. Como lo señala Rafael Piedra-Santa Arandi, se les ordenó a las jefaturas políticas de los departamentos por donde pasaba el ferrocarril, sumi-

81. Carlos Salazar, Oficina de la Comisión de Límites, 1932, copia mecanoscrita en papel carbón. Archivo General de Centro América –AGCA–, Signatura B, Legajo 7959.



nistrar el número de mozos necesarios por tandas de cinco días al mes, devengando un salario de tres pesos diarios. Se les daba un viático de un peso y medio por cada diez leguas que tuviera que recorrer cada mozo para llegar al campamento e iban al mando de n oficial del ejército pagado por la empresa. Las jefaturas políticas debían llevar un control de los mozos en libros de altas y bajas. Nuevamente nos encontramos con trabajo asalariado, pero forzado, en una de esas distorsiones tan frecuentes de la implantación del capitalismo en el país.

Y por último, estaban los trabajadores de los terratenientes guatemaltecos que habían adquirido tierras cercanas a la vía férrea. Aquí se mantuvo el trabajo semiservil y servil, con el mozo-colonato como sistema de garantizar mano de obra barata y unida a la a la tierra. En las fincas que se formaron en los alrededores, destinadas a abastecer las necesidades de bienes agrícolas y pecuarios de la población, la fuerza de trabajo generalmente desconocía el salario o lo obtenía en proporciones muy limitadas.

Pero la modernización llevada por el ferrocarril harían cambiar la vida de las comunidades del valle del Motagua de múltiples maneras. El uso de unidades de pesos y medidas modernos que sustituían a los tradicionales y la medición del tiempo, por ejemplo, fueron la normativa de un nuevo modelo de vida. En comunidades en donde el trueque era la relación predominante en los intercambios y las medidas tenían que ver con el cuerpo humano, las unidades de medida como la legua y la vara, vinieron a convivir con el más moderno de millas y yardas usado en el ferrocarril (en donde no se usó el sistema métrico decimal sino las medidas inglesas y estadounidense), por ejemplo.



Estación de El Rancho, con el rótulo en donde se observan las distancias hasta las estaciones terminales. Foto tomada el año 2003.



peso fue sujeto de aparatos específicos que se instalaron en la estación y frenaban las arbitrariedades y los fraudes. Las balanzas relegaron a las romanas antiguas al uso doméstico y rural. Por ello no es de admirar que en la estación de El Rancho, se instalaran balanzas que medían el peso exacto de los bienes transportados.



Balanza que se conserva en la estación de El Rancho, vista desde dos ángulos. Foto del año 2003.

La homogeneización de las medidas de peso fue del suyo importante. Carlos Lemus, en su estudio sobre el ferrocarril guatemalteco, advierte que por la administración foránea del ferrocarril, las medidas a utilizarse fueron tanto inglesas como estadounidenses. De la Guía de Comunicaciones de los Servicios de Correos de 1926, dicho autor anota que⁸²:

*"...siendo el sistema base de peso la **libra** de 16 onzas con las siguientes derivaciones: 27 1/3 gramos, igual a un **dracma**, 16 dracmas, igual a una **onza**, 16 onzas, igual a una **libra**, 25 libras, igual a una **arroba**, 4 arrobas, igual a un **quintal**, 2,000 libras, igual a una **tonelada corta**, y 2240 libras igual a una **tonelada larga**, que equivalía a 1,016 kilos."*



En cuanto al correo, el ferrocarril también modificó los usos que se tenían desde tiempos coloniales. Lemus destaca que el transporte ferroviario vino a reestructurar y renovar el sistema postal, que hasta ese entonces era manejado por el Estado, utilizando diligencias, lo que limitaba el traslado de las piezas a dimensiones pequeñas. El ferrocarril revolucionó esto, dice, pues no solo aumentó la cobertura, sino que amplió el servicio a todo tipo de mercancías, animales y los productos de exportación. Incluso a mediados del siglo XX, con el uso de las carreteras por los automotores, el ferrocarril seguía manejando el 56% de las piezas de correspondencia.⁸³

Una fuente epistolar nos descubre un ejemplo de como la población hacía uso del ferrocarril para el envío de diversas mercancías y lo hacía con tal eficiencia que hasta los productos perecederos podían ser “manifestados” (enviados, en la jerga ferrocarrilera). Se trata de la correspondencia enviada por Moisés Barrientos Marroquín, esposo de la propietaria del inmueble que analizamos en esta tesis, y el segundo de los hijos de ese matrimonio, Augusto Alfredo, nacido en 1909.

En la primera de las dos notas que citaremos, fechada en la ciudad de Guatemala el 16 de diciembre de 1924, Moisés avisa a Augusto que por medio del ferrocarril le envía 2 quintales de azúcar amarilla, 2 quintales de azúcar blanca y un quintal de café molido, “que te llegará mañana jueves”. Como los productos estaban destinados a una tienda que tenían en la vivienda de El Rancho, también el padre da indicaciones a su hijo sobre la manera de vender los productos y a qué precios. Dice Moisés: “La amarilla puedes darla a cinco pesos, pero no fiada sino al contado”.

La siguiente carta está fechada también en Guatemala el 20 de febrero de 1930, es decir, seis años después de la primera. Aunque toca diversos temas familiares, destacamos lo referido a las mercancías que pueden comercializarse tomando como medio de transporte el ferrocarril. Hay que considerar que el papá vivía en la capital y había sido agente del ferrocarril, mientras el hijo vivía en El Rancho. En lo conducente, dice Moisés a Augusto:

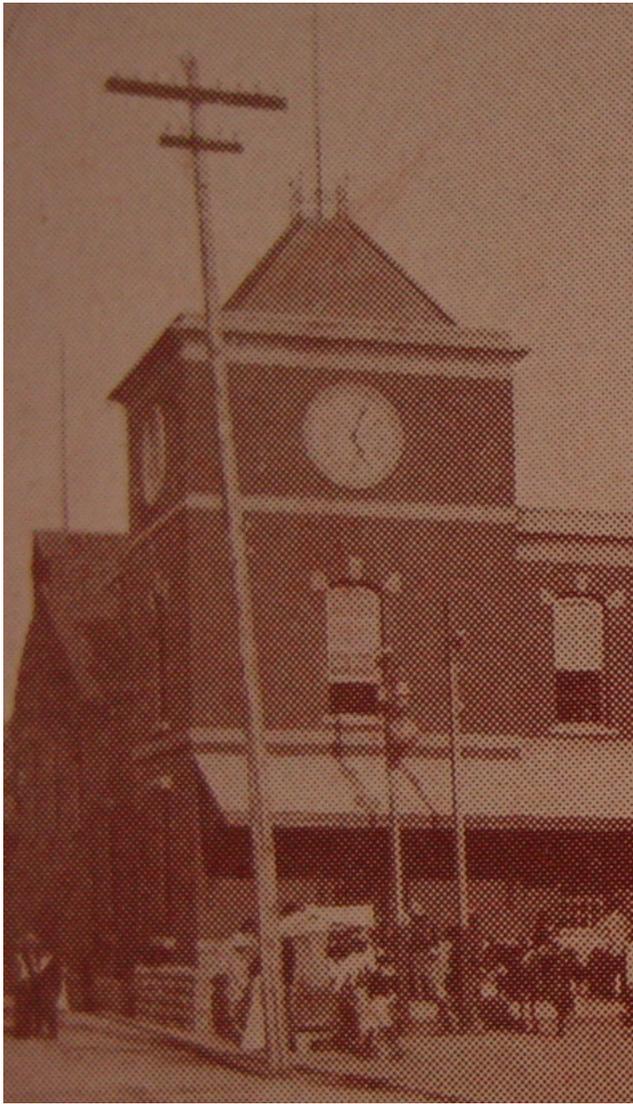
83. Carlos Francisco Lemus, **El transporte ferroviario, influencias urbanas y arquitectónicas del ferrocarril en Guatemala (siglos XIX-XX)**, México, UNAM, 2007, p. 261

“...Ve si consigues con Víctor un poco de dinero para que trabajes en compañía llevando y trayendo cosas que se venden luego, como quesos, frutas, huevos, gallinas, etc. Ahora venden donde don Jorge de un remate de la aduana, víctrolas a siete dollars buenas y bonitas que allí las venden voladitas a 12 y 15 dollars, otras más pequeñas a 20 reales oro, de trompeta y una infinidad de cosas muy baratas pero al contado. Es necesario que hagás la cacha ya que no pagás pasajes ni hospedaje aquí... Ahora están aquí en las tiendas a tres pesos los limones, las gallinas gordas a 1 dollar, que las vendas a cincuenta o cuarenticinco en punto les ganas comprándolas a 25 o 30 las buenas allí, pregunta a Víctor cuánto vale el flete por cada cacaste y haces tus cuentas. También valdría probar trayendo unos diez cabros, yo creo que se les ganaría. En fin, piensa que ya es tiempo que aprendas a ganarte la vida, ya eres hombre y con esas facilidades que tienes de no pagar pasaje ni hospedajes quien no hace negocio. Dile a Pepía... que otra vez que manden frutas que lo hagan lunes o martes pues ahora se pudrió porque la mandaron viernes y la entregaron hasta el lunes, porque sábado en las tardes y domingo no entregan carga solo que venga por equipaje. Lo mejor es despacharla lunes en la mañana y mandar el envío el mismo día para sacarla día miércoles, aquí no es como ahí, aquí todo cuesta...” (Archivo privado de familia Barrientos Morales).



Pero también en la medición del tiempo, el ferrocarril tuvo un papel destacado. En el ámbito rural o precapitalista en general, la medición del tiempo había estado supeditado a la iglesia, sus ritos y conmemoraciones (solo pensemos que todavía en nuestros tiempos el calendario que usamos está lleno de connotaciones religiosas). Pero la modernización capitalista impulsada por los liberales vino a trastocar el orden de las cosas. Así, también el tiempo se volvió laico, según Jacques Attali. Este autor nos explica el papel de la estación del ferrocarril en el control y la medición del tiempo:

"...la estación es el nuevo lugar para controlar el tiempo... ya que impulsa a inventar métodos racionales de trabajo, de cuadros de marcha y de horarios coordinados. Constituida de golpe, según el modelo militar, se convierte en



corazón de la ciudad... Consagrada como la gran ciudad a la circulación de las masas, la estación es el espacio en donde se experimentan las técnicas para manejar a las muchedumbres urbanas... Es... esencialmente el lugar en que se racionaliza el tiempo del transporte de personas y objetos, la prolongación natural de la fábrica, que ha racionalizado el tiempo de trabajo.

*"La estación se convierte rápidamente en edificio tan importante para dominar el tiempo, como lo eran la iglesia y la atalaya. Ya que no se trata solamente de agrupar ahí en una sola construcción funciones muy diversas sino también de acelerar al máximo la circulación de viajeros y de mercancías, así como de acostumbrar a quienes por ella transitaban en las exigencias de la puntualidad, progresivamente la estación transita de los primeros 'embarcaderos' rudimentarios a las estructuras elaboradas, herederas de los símbolos precedentes del orden urbano, de la catedral y de la atalaya, y también despiadadas máquinas de precisión."*⁸⁴

84. Jacques Attali, *Historias del tiempo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, p. 204

Estación Central en la ciudad de Guatemala. Obsérvese el reloj en la torre, algo que era usual en las estaciones y que comenzaría a marcar los ritmos de vida de la población. Foto de El Libro Azul, 1915.



La educación horaria, el someterse a un sistema de horarios preestablecido, comenzaba en casa. Los agentes del ferrocarril, que eran los responsables de cada estación, sincronizaban sus relojes antes de comenzar el trabajo de cada día.⁸⁵ Incluso, el autor de esta tesis, conoció agentes que sintonizaban una radio en banda corta que transmitía la hora en inglés y que servía para sincronizar el reloj de bolsillo que siempre utilizaban.

Antes del ferrocarril, la comandancia local la que avisaba (con métodos rudimentarios como sonar un tubo) cuando había toque de queda o más cotidianamente, las campanadas de la iglesia anunciaban la misa de la mañana o de la noche y esa era la referencia del tiempo para los parroquianos. Al instalar relojes y horarios de los trenes, todo se acomodó a esa dinámica. Las horas de paso de los convoyes hacia Barrios y hacia la capital en el día y la misma rutina en la noche (solo que en la noche al tren se le conocía como "el rápido"), marcaban las pautas de muchas de las actividades de la familias. Como ejemplo podemos citar que las funciones de cine comenzaban en El Rancho, luego del paso de "el rápido" con dirección a Barrios.

85. Carlos Lemus, op. cit., p. 266



Oficina del agente del ferrocarril en El Rancho, en la actualidad. Aunque con alteraciones en el inmueble, en los muebles y decorados, un reloj recuerda la importancia del control de horarios del tráfico ferroviario. Foto 2003.



Pero también en las comunicaciones telegráficas y telefónicas, así como con el correo, el ferrocarril influiría de manera notoria en el país en general y en comunidades antes aisladas como El Rancho, en particular. Carlos Lemus, en su tesis doctoral que venimos citando, afirma que en las estaciones del ferrocarril de cada ciudad y región del recorrido ferroviario, se establecieron oficinas permanentes para el manejo de las comunicaciones telegráficas y telefónicas para atender tanto las necesidades propias de la empresa ferrocarrilera, como las estatales. Estas facilidades en las comunicaciones, dice Lemus, hicieron eficiente el manejo sistemático de mercancías a gran escala, lo que propició el despegue económico de las regiones por las que pasaba el ferrocarril.⁸⁶

86. Ibidem, p. 261

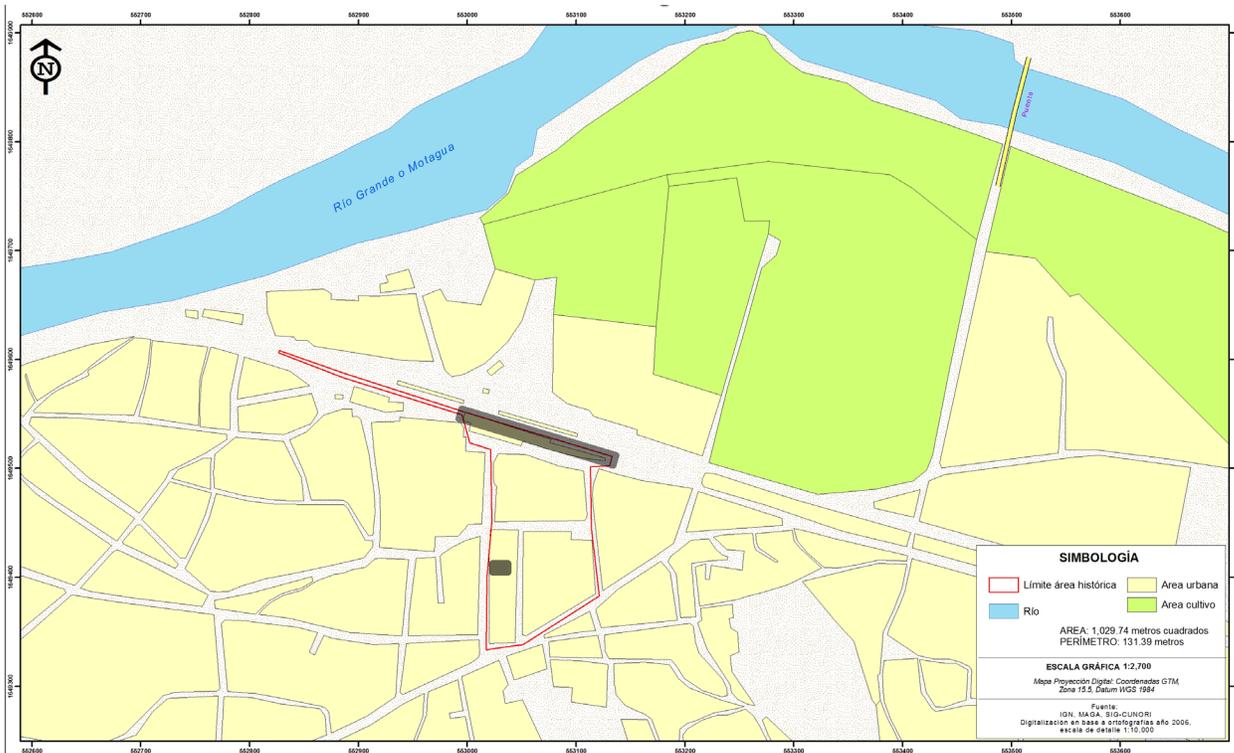


Diversos equipos de comunicaciones en el Museo del Ferrocarril de Zacapa. Foto del año 2009.



También en cuanto a la organización urbana no puede ser más afortunada la afirmación de Attali de que la estación se convierte en el corazón de la ciudad, que la situación encontrada en El Rancho. Desde un inicio, la construcción de la línea férrea y de la estación del ferrocarril se volvieron el centro desde donde se realizó el trazo urbano. Aquí no encontramos un patrón colonial en el cual el poblado se construye alrededor de una plaza central en cuyos flancos se ubicaban la iglesia y los edificios del gobierno y a partir de ahí se trazan las calles en forma ordenada y simétrica. No, lo que vemos es la centralidad de las instalaciones del ferrocarril y un tímido intento de ordenamiento territorial en lo que hemos denominado el área histórica (obviamente en relación al monumento que estamos estudiando) y luego un crecimiento orgánico que se fue acentuando conforme el poblado perdió la condición de punta de rieles.

Los edificios de gobierno, la comandancia local, la cárcel y el telégrafo estaban enfrente de la estación, a la par de la casa del agente del ferrocarril. En cambio la iglesia estaba retirada, sobre una calle llamada (como tratando de poner las cosas en su sitio en la sociedad moderna), Calle de la Estación. En el plano siguiente podremos ver la denominada área histórica, en donde las primeras familias adquirieron terrenos para construir sus casas, así como el lugar que ocupaba la estación y la iglesia católica. En el área histórica hemos incluido también los terrenos en donde se encontraban los tanques de petróleo y de agua para abastecer el ferrocarril.



Plano de El Rancho, con la ubicación de la estación del ferrocarril y la iglesia. Puede observarse la centralidad de la estación, respecto al área urbana y al área de cultivos, así como la cercanía al río Motagua. Plano elaborado con base a ortofotografía.



2. Las primeras familias se asientan en El Rancho

No tardaron en llegar familias de terratenientes ladinos de la región a poblar el lugar. La extracción sociocultural y económica de estas familias es importante, porque dará las características al poblado y determinará los rasgos de las viviendas. Una hija de Saturnino Pinto, Doña Tona, comenzó a fraccionar la hacienda para atender la demanda de los recién llegados.⁸⁷ Así, hubo un reacomodo en la tenencia de la tierra y la concentración de la propiedad en una finca unifamiliar dio lugar al surgimiento de varios latifundios y lotes para vivienda, lo cual era un rasgo común en la región relativo a las variaciones en el régimen de tenencia de la tierra:

*"También muchas haciendas fundadas por los españoles durante la colonia se han convertido con el tiempo en asentamientos de aldeas, y hasta de pueblos. Cuando el arzobispo de Guatemala, Cortés y Larraz, visitó el Oriente, en especial Zacapa, en 1769-1770, enumeró muchas haciendas que actualmente son aldeas..."*⁸⁸

Los primeros pobladores de la nueva aldea provenían de Zacapa, El Progreso, El Júcaro y San Agustín Acasaguastlán, principalmente. De Zacapa llegaron las familias Illescas, González, Oliva (que también llegó de Santa Rita, El Progreso), Cordón y Estrada. De Guastatoya inmigraron las familias Barillas, Archila, Marroquín, Constanza, Pensamiento, Morales. También hubo una familia de apellido Barillas que llegó de El Bordo de los Barillas, en El Júcaro. De El Júcaro: Morales, Carranza y Ayala. Los Ayala también llegaron procedentes de El Paso de los Jalapas (entre El Rancho y El Júcaro), de Jalapa y de Tulumaje (en la ruta hacia las Verapaces. De San Agustín: Palomo, Sánchez y Vargas.

En el caso del matrimonio Barrientos Morales, los Barrientos provenían de San Agustín Acasaguastlán, mientras que Florinda Morales procedía de una familia radicada desde hacía mucho en El Júcaro.

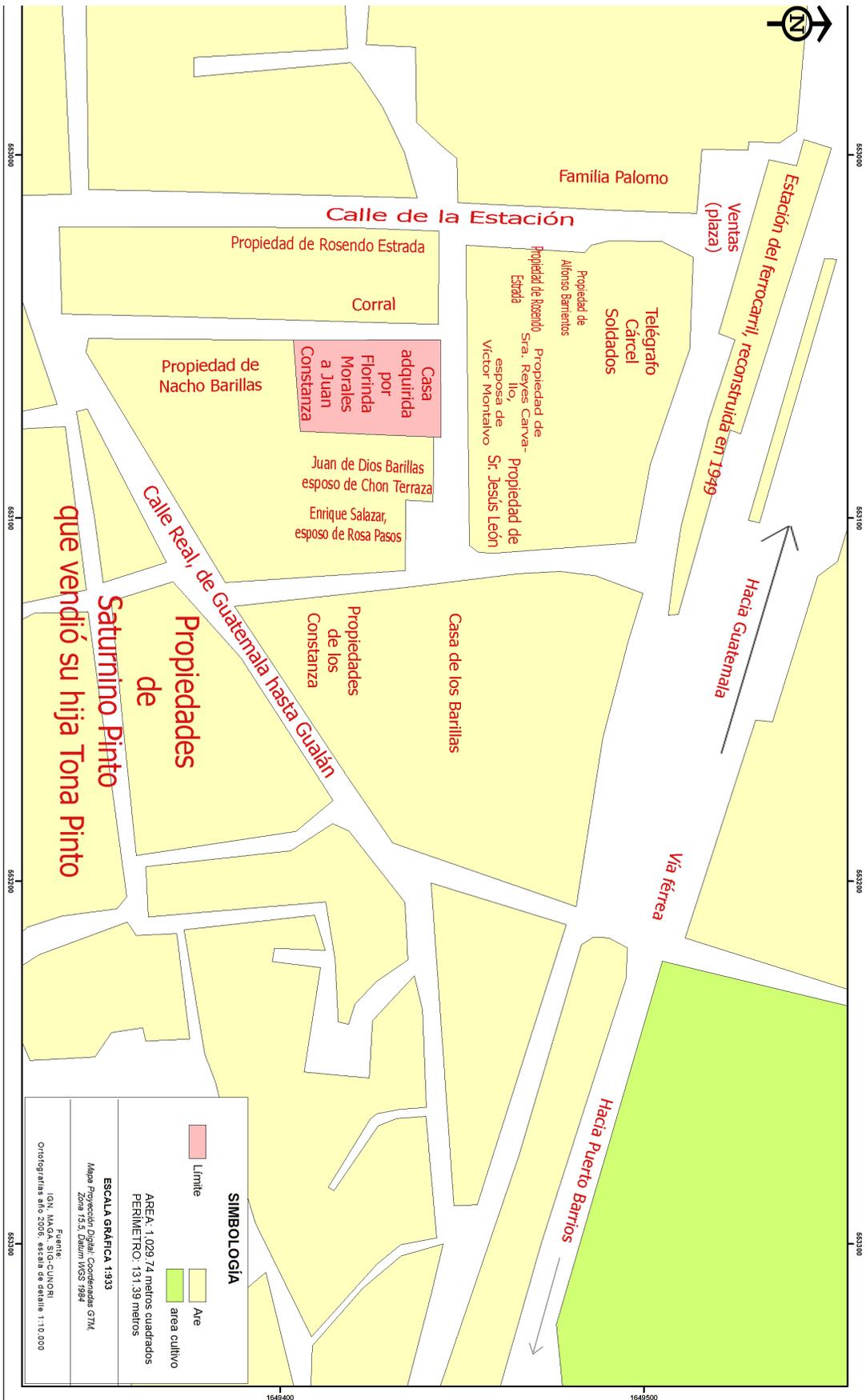
Las principales viviendas de las familias terratenientes se establecieron en la que hemos definido como área histórica, como queda dicho. En la actualidad, muchas de estas propiedades han cambiado a otras familias e incluso, muchas de las familias fundadoras ya no tienen descendientes en El Rancho. En el plano siguiente, hemos ubicado las propiedades familiares en este casco histórico, pequeño en relación con la extensión actual del pueblo. Los límites del área histórica son están marcados al norte por la calle que colinda con la estación del ferrocarril y al sur con la llamada Calle Real, que, según el informante Julio Barrientos, venía desde la capital y llegaba hasta Gualán.

Una cuestión decisiva es que los terratenientes recién llegados establecieron sus viviendas a inmediaciones de las instalaciones ferroviarias, aunque sus propiedades rurales quedarán lejanas. La mano de obra asalariada del ferrocarril y los otros trabajadores (jornaleros, comerciantes, etc.) se establecieron en los alrededores, extendiéndose por lo general hacia el occidente, lugar en donde se localizaba en Hotel Intercontinental. Por ello se puede apreciar que solo las calles inmediatas a la estación del ferrocarril están trazadas uniformemente, mientras el resto tuvo un crecimiento orgánico.

87. Julio Barrientos Morales, comunicación personal, El Rancho, 20 de marzo de 2005. El informante no supo si la señora se llamaba Antonia o tenía otro nombre.

88. Ricardo Terga, **El valle bañado por el río de Plata, un estudio etnohistórico de los pueblos del valle medio del Motagua, desde Morazán hasta Gualán**, Guatemala, Tipografía Nacional, 1982, 2ª. edición, pag. 18





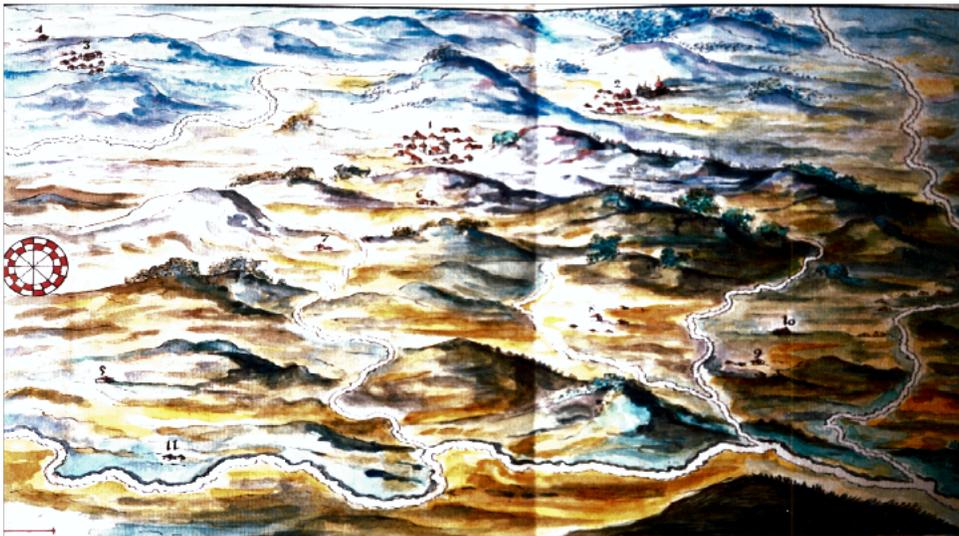
Ubicación de las casas familiares hecha por Julio Barrientos Morales, en junio 2005.

La escasa población indígena que residía en los alrededores se tuvo que acomodar a este nuevo patrón de asentamiento, sobre todo cuando la extensión territorial de la aldea creció significativamente y llegó a los sitios en que vivían dispersos. Aquí, como en todo el oriente guatemalteco, la diferenciación por pigmentación de la piel, también se reflejó en el patrón de asentamiento. Los ladinos de cultura occidental hacia el centro y los indígenas y otros descalificados por ser considerados como "no descendientes de los españoles", hacia las márgenes.

Este es un patrón cultural que se repite en todo el valle. El reverendo Ricardo Terga, lo plantea así:

"Los españoles y criollos pudientes fieles a la tradición hispánica se asentaban en su conglomerado, o sea en un pueblo o una aldea viviendo una vida de pueblo, con su parque y su vida social. Este fenómeno de asentamiento étnico se nota actualmente porque descendientes de los criollos y los españoles del Motagua viven en los pueblos y aldeas grandes mientras que los mestizos y los indígenas ladinizados viven en las afueras de los pueblos o en las aldeas más alejadas. Este rasgo de asentamiento étnico configura el panorama racial de todo el Oriente, incluyendo los departamentos de Jalapa, Jutiapa y Chiquimula. Como se dice: "los blancos en el centro, y los indígenas a las afueras" (aquí Terga cita a Antonio Castro, alcalde de San Agustín Acasaguastlán)".⁸⁹

89. Ibidem, p. 17



Curato de Quezalepeque, Chiquimula, en la Descripción Geográfico Moral de Cortés y Larraz. Se pueden apreciar los poblados principales habitados por ladinos y la dispersión rural indígena.

Para que podamos tener un mayor acercamiento a las determinaciones culturales que guiaron la construcción de la casa Barrientos Morales, citaremos nuevamente al Reverendo Terga, quien expresa que, si los primeros conquistadores de Guatemala tenían su origen en Castilla, Andalucía y Extremadura, los hispanos pobladores del valle medio del Motagua eran "hacendados, oficiales, comerciantes, hombres de aventura,



simples agricultores, ex-prisioneros” que desarrollaron un sistema de vida de inspiración extremeña andaluza, con matices de cultura prehispanica. ¿Cuáles son esos rasgos de cultura hispánica que se desarrolló en el valle que estudiamos? La respuesta de Terga es la siguiente:

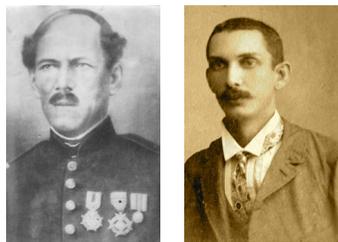
“...los juegos de azar, barajas, el rodeo y jaripeo de caballos, bestias, el uso de aparejo, la carreta, los bueyes, el sombrero flamante las botas ostentosas, el cargar aguas no solo en la cabeza sino también por la cintura, el uso de la madrileña, el baile rítmico del “chorizo”, en que un bailarín bailaba en el centro mientras que otros danzaban alrededor como en rueda, la honradez, la cabalidad caballerosa de la palabra, los tratos sociales y económicos a base de pundonor de la palabra, y no por una firma en un testamento escrito, la gran hospitalidad, sinceridad, pero dureza implacable hacia una traición y la propensidad del desquite rencoroso, el horno de pan, el antiguo gusto de comer pan en varias formas de hechura, respeto a la religión, siendo sin embargo más una cuestión de mujeres, el juego de gallos, la rígida educación de respeto a los hijos, la esgrima, crianza de ganado y coches, -todo y mucho más ilustra una presencia hispánica que perdura en el ambiente y cultura general del valle medio del Motagua.”⁹⁰

90. Ibidem, p. 20

3. El matrimonio Barrientos Morales y el concepto de tierra como mercancía

Moisés Enrique Barrientos Marroquín era telegrafista y agente del ferrocarril en El Júcaro cuando conoció a Florinda Morales Marín, estudiante de magisterio en la Casa Central de la ciudad de Guatemala, pero cuya casa paterna estaba en El Júcaro. Al ser trasladado a El Rancho, a solo 15 km. De distancia, Moisés “se robó” a Florinda y luego contrajeron matrimonio. No se sabe con exactitud la fecha del matrimonio, pero debió ocurrir en los primeros años del siglo XX, cuando Moisés llegaba a la treintena de años y Florinda no cumplía los 20. Su residencia la fijaron en El Rancho.

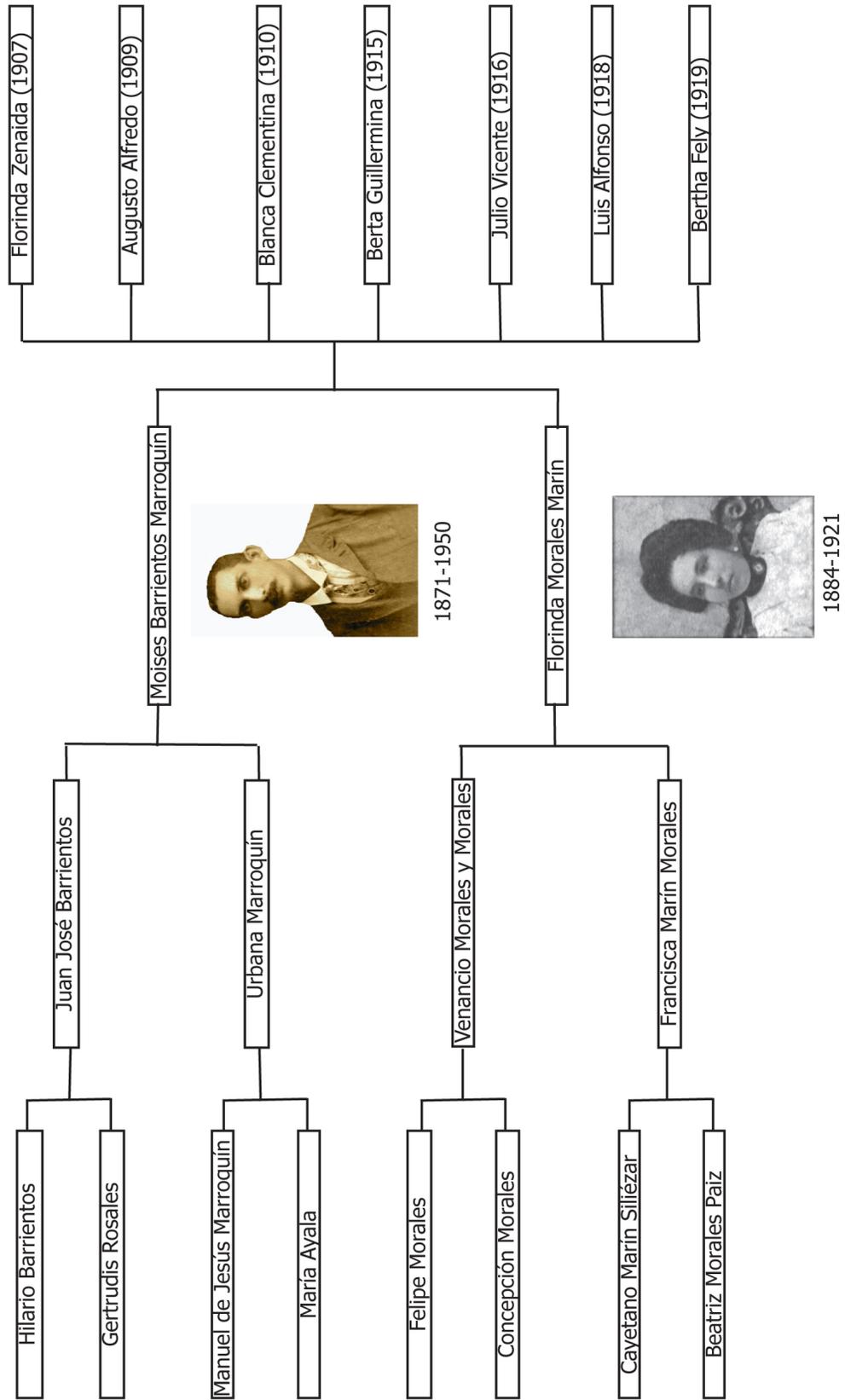
Moisés Barrientos provenía de una familia afincada desde hacía mucho en San Agustín Acasaguastlán. Aunque la familia afirma que su padre, Juan José, era un militar español que fue traído al país para combatir a los “Lucíos”, una famosa banda de facciosos de los tiempos del general Rafael Carrera, su procedencia de la península Ibérica no ha podido ser comprobada, aunque si su filiación militar. Juan José Barrientos era hijo de Hilario Barrientos y Gertrudis Rosales. La madre de Moisés era Urbana Marroquín, hija a su vez de Manuel de Jesús Marroquín y de María Marroquín, de acuerdo con el árbol genealógico que se encuentra unas líneas abajo.



Juan José Barrientos Rosales y su hijo Moisés Enrique Barrientos Marroquín. Fotografías de la familia Barrientos Morales.



Árbol Genealógico de la familia Barrientos Morales



Elaboración: Blanca Barrientos Pellecer de Alvarado

En el caso de Florinda Morales, ella pertenecía a una rica familia ladina que poseía propiedades inmuebles en las inmediaciones de la población. Sus padres eran Venancio Morales y Morales y Francisca Marín, "Mamá Pancha". Según los registros oficiales, era Mamá Pancha la propietaria de una nada despreciable cantidad de terrenos, sitios en El Jícara. Obsérvese el apartado de El Jícara, en el Directorio Agrícola de la República de 1929, para comprobar lo referidos a las propiedades de doña Francisca:

El Zapote	Francisca v. de Morales	30					1000 quintales m
La Fortuna	Manuel Ayala	4½					potreros, leche, q
La Cruz	Basilio Barillas	4					" "
Las Flores	Emilio Carranza	13½	½				" "
El Tintero	Leonor Orellana y Hnas.	42½					maíz "
Vegas del Jícara	Rodolfo Gutiérrez	2					quesos, leche

91. José A. Quiñónez, Directorio general de la República de Guatemala, Guatemala, s. e., 1929, p.184

Directorio agrícola de Guatemala, departamento de Zacapa, municipio de El Jicaro.⁹¹



Francisca Marín (tercera de derecha a izquierda) y sus hijos. La segunda de la izquierda es Florinda, quien luego adquiriría la vivienda en El Rancho.



Al formar un hogar con Moisés Barrientos, al parecer causó un disgusto muy grande a doña Francisca (no la volvió a ver sino hasta 1915). Sin embargo, su padre, Venancio Morales, le dio suficientes recursos para que pudiera salir adelante en su nueva vida. De acuerdo a la "hijuela paterna", o sea, "el documento donde se reseñan los bienes que tocan en una participación a cada heredero"⁹², a Florinda Morales le fueron asignados (ver anexos):

92. Diccionario enciclopédico ilustrado Sopena, 1977

- Una casa valuada en 100 pesos.
- La mitad del potrero llamado "El Zapote" (a inmediaciones de El Jícaro, municipio de El Progreso), valuado en 700 pesos.
- Varios semovientes (entre cerdos, vacas, novillas y terneras), valuados en 484 pesos.
- Bienes muebles valuados en 20 pesos
- Mercaderías valuadas en 159 pesos.

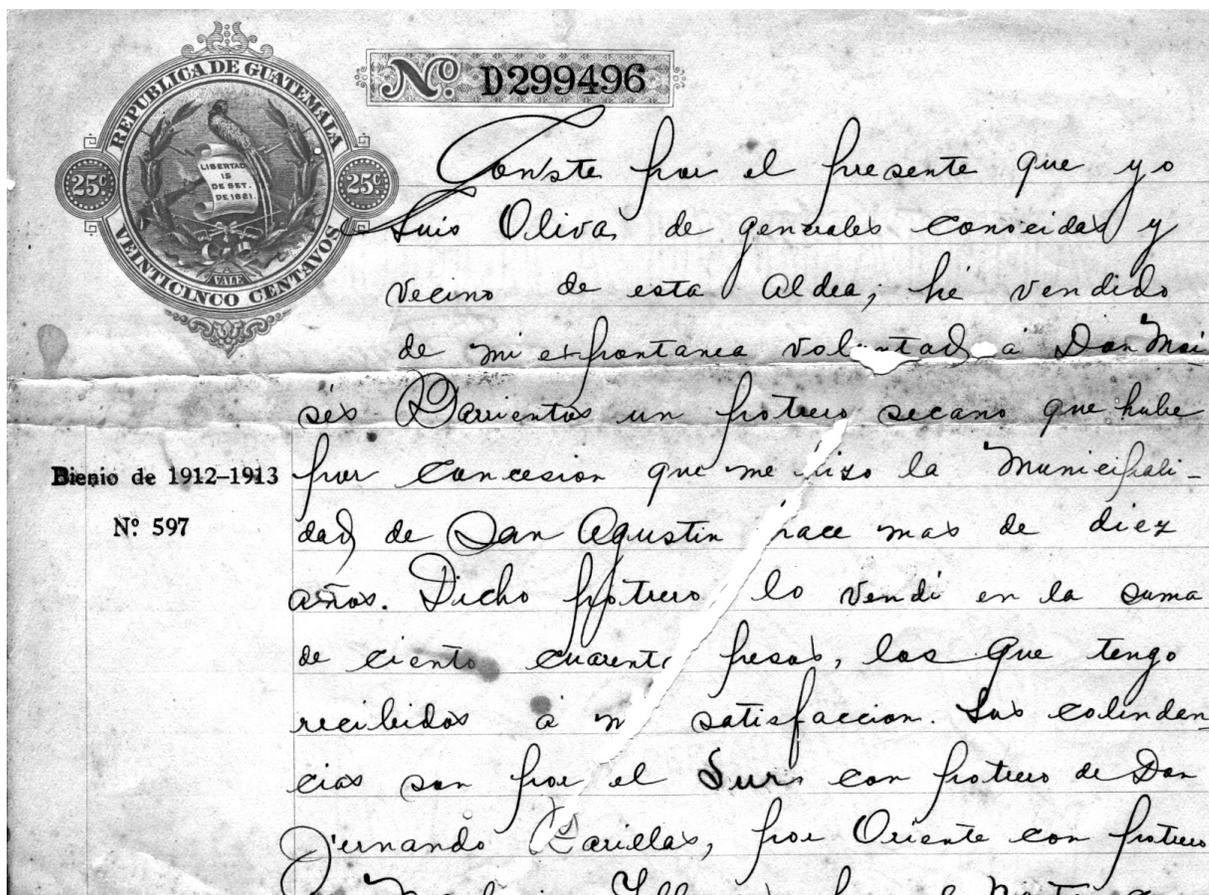
Además de lo anterior, Venancio Morales le heredó el derecho de cobrar deudas de terceras personas por un valor de 2172 pesos. En total, 3635 pesos, una cantidad nada despreciable para aquellas fechas. Con esa solvencia económica, adquirir la casa de Juan de Dios Constanza no representó mayor dificultad. Así la pareja Barrientos Morales podía contemplar sin mayores preocupaciones el porvenir. Él, con un salario convenientemente más alto que el de los empleados estatales; ella, con recursos nada despreciables heredados de su padre. Algunas fincas rústicas fueron adquiridas para alojar el ganado y consolidar más la unión.

Hijuela de Florinda Morales	
- Inmuebles -	
Una casa valuada en cien pesos	100
La mitad del potrero llamado "El Zapote" valuado en setecientos pesos	700
- Semovientes -	
Un cerdo valuado en dos pesos	2
Seis vacas paridas valuadas en treinta pesos cada una	180
Cuatro novillas de cuatro años valuadas en sesenta pesos cada una	240

Fragmento de la hijuela concedida por Venancio Morales a su hija Florinda.



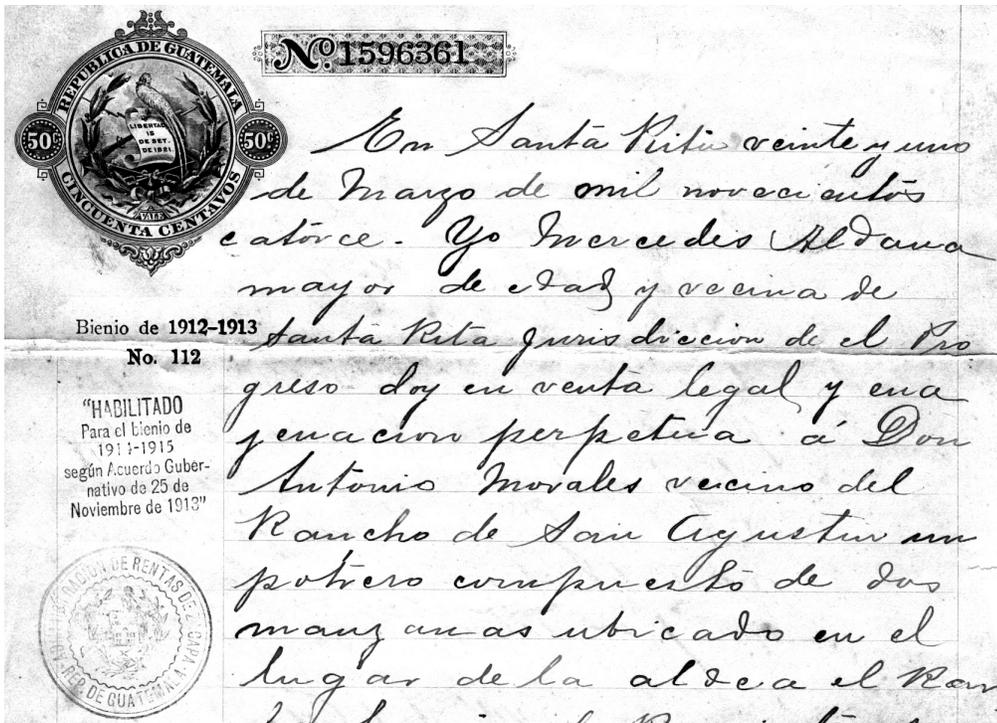
Y el matrimonio Barrientos Morales comenzó a adquirir terrenos, beneficiándose de la nueva condición de la tierra puesta en el mercado como cualquier otra mercancía. De los documentos originales en poder de los descendientes, reproducimos esta escritura por la cual Moisés Barrientos adquiere un "potrero seco" (que no tiene riego) que le es vendido en ciento cuarenta pesos por Luis Oliva, a quien la Municipalidad de San Agustín Acasaguastlán le había dado en concesión. El terreno medía "catorce cuerdas de a quince brazadas cuadradas", de acuerdo a las medidas tradicionales.



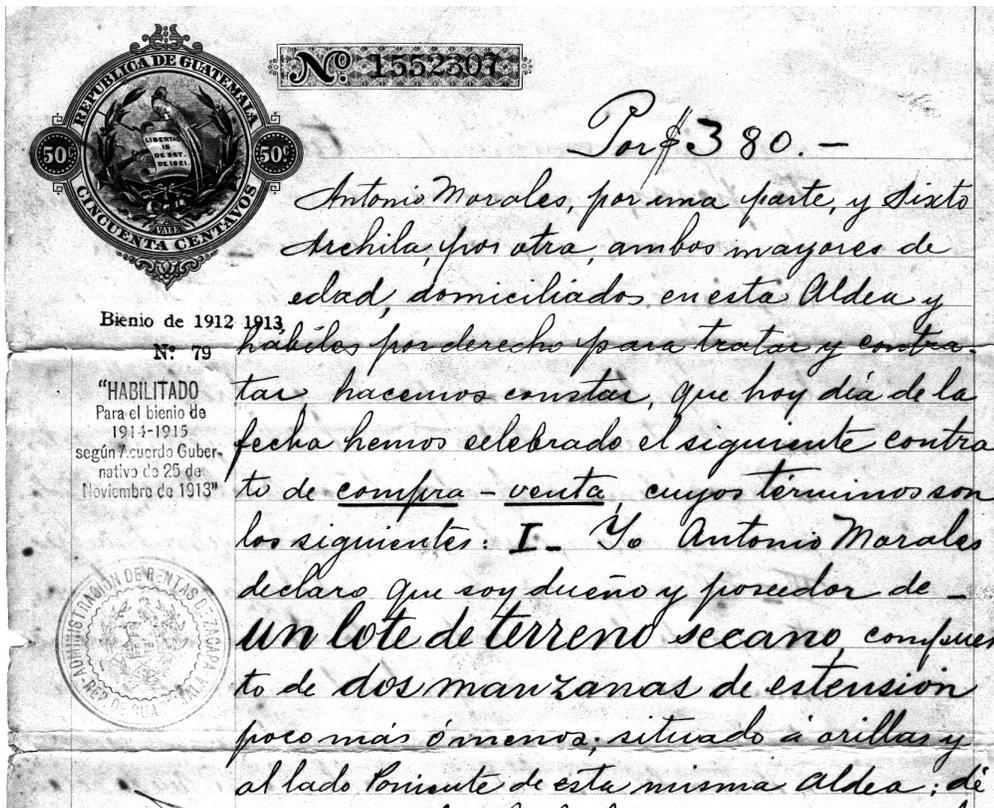
Copia de un fragmento de la escritura original en papel sellado, por la cual Luis Oliva vende un terreno a Moisés Barrientos.

Pero es mucho más demostrativo del valor de cambio que adquirió la tierra en El Rancho, la serie de documentos que presentamos a continuación. Se trata de tres escrituras de compraventa de un terreno de tres manzanas de extensión, situado en la salida de El Rancho hacia la capital. La primera operación se dio entre Mercedes Aldana, de Santa Rita, El Progreso, quien vende el terreno a Antonio Morales el 21 de marzo de 1914, por la suma de 380 pesos. Luego, Antonio Morales vende el terreno por la misma suma a Sixto Archila, el 5 de julio de 1914. Finalmente, Archila vende el terreno en 400 pesos el 1 de diciembre de 1915.



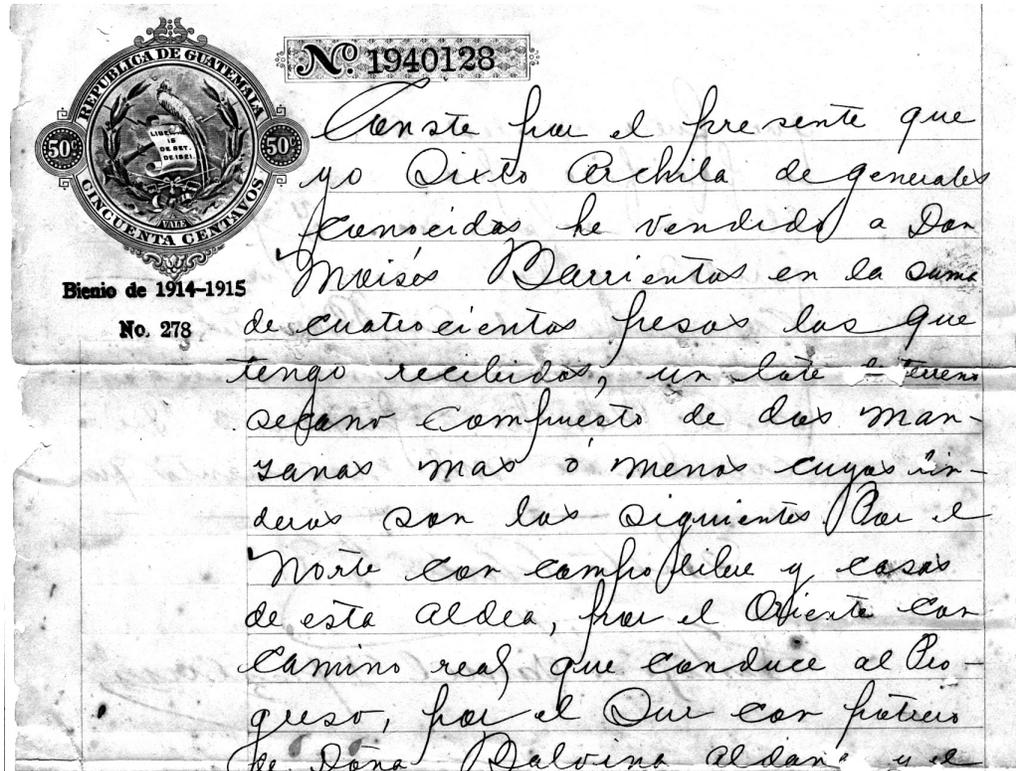


Fragmento de la escritura por la cual Mercedes Aldana vende un terreno a Antonio Morales.



Fragmento de la escritura por la cual Antonio Morales vende el mismo terreno a Sixto Archila.





Fragmento de la escritura por la cual Sixto Archila vende el terreno a Moisés Barrientos.

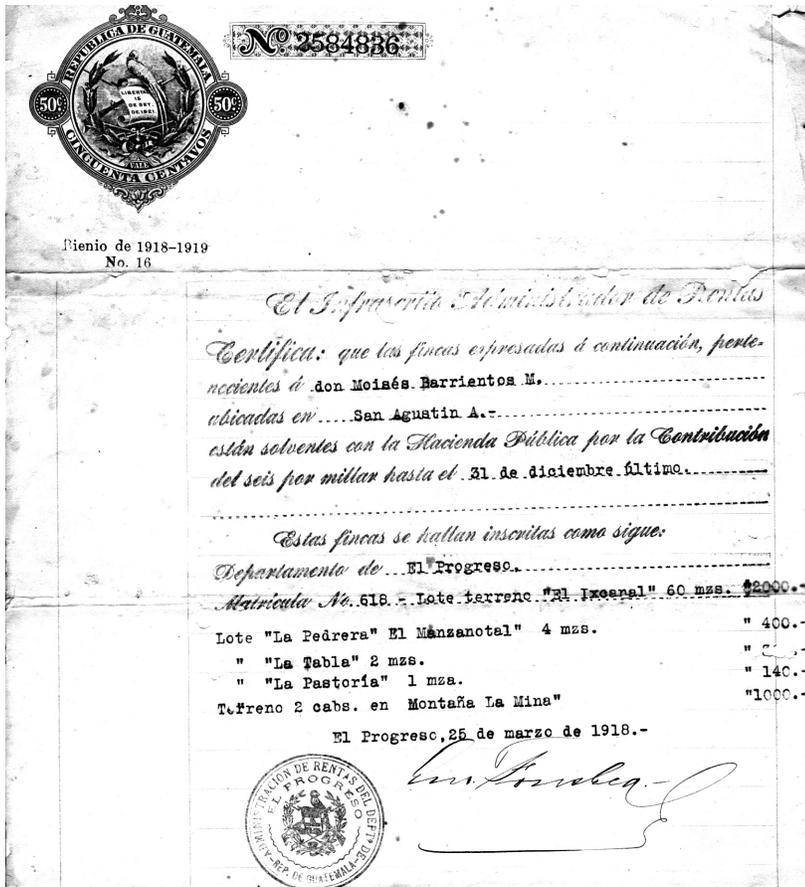
Se trata, pues, ni más ni menos, de la apropiación privada del territorio que antes fuera estatal, municipal o particular, pero sin que tuviera mayor valor comercial.

No siempre las transacciones fueron amistosas, pues la diversa fortuna de los compradores y vendedores llegaron a desatar la codicia. Ejemplo de ello es el hecho de que el esposo de Francisca Marín, Venancio Morales y Morales murió asesinado por litigios territoriales en mayo de 1986 y Venancio Morales Marín, su hijo, pereció de la misma forma el 15 de agosto de 1924.⁹³

El matrimonio llegó a tener varios terrenos que luego aprovecharía para producir diversos bienes que comercializaría en el mercado local. Una certificación del Administrador de Cuentas de El Progreso, da cuenta de las varias fincas que Moisés Barrientos poseía en el departamento y por las cuales pagaba impuestos a la Hacienda Pública. Tres terrenos son apenas lotes de una hasta cuatro manzanas. Pero hay una que casi llega a la caballería (tenía una extensión de 60 manzanas) y otro más, que medía 2 caballerías. Puede observarse que el valor del terreno no está en proporción solamente a su extensión, sino a otros valores determinados por el mercado (cercanía a la población, si tiene riego o no, si es potencialmente apto o tiene cultivos económicamente rentables, etc.).

93. Fechas según los datos recabados por Blanca Barrientos Pellecer de Alvarado.





Certificación de que los terrenos de Moisés Barrientos estaban solventes en el pago de impuestos.

4. Florinda Morales de Barrientos adquiere una casa para su vida conyugal

No sabemos con exactitud la fecha en que el matrimonio Barrientos Morales se hizo propietario de la vivienda objeto de nuestro estudio. Pero un documento privado, en este caso una declaración nos hace ver que la casa fue adquirida por Florinda Barrientos, pues ella la declaró como parte de sus bienes y la valuó ante la autoridad delegada por la ley. En efecto, el día 11 de agosto de 1921, Florinda Morales de Barrientos presentó ante el Alcalde Municipal de San Agustín Acasaguastlán, en cumplimiento del Decreto Legislativo No. 1153, una declaración de propiedad del inmueble. Lo describe como: "Finca urbana = Una casa de teja y lámina, paredes de adobe y tabla respectivamente", ubicada en la calle atrás de la estación del ferrocarril, "cuyas dimensiones son treinta y dos varas de frente por cuarenta de fondo, inclusive el sitio, que arrendada produce al año, doce pesos oro americano o seicientos pesos moneda nacional y cuyo valor estimado en oro americano es de ochocientos pesos".¹⁴ Esta declaración, que fue verificada por la Comisión Revisora integrada por Adolfo, José Ángel Aceituno y Enrique Ayala el 12 de octubre del mismo año, ya consigna las ampliaciones que se hicieron luego de adquirida la vivienda y confirma la adquisición de la misma por la señora Morales de Barrientos.



Nº 3480770.21 Nº 25



Año de 1921
 No. 229
 HABILITADO
 al valor de
 UN PESO
 según Acuerdo
 Gubernativo de
 15 de febrero de
 1921



Señor Alcalde lo Municipal

Presente:

Riorinda M de Barrientos, en cumplimiento del Decreto Legisla-
 tivo No 1153, ante Ud. respetuosamente expone: que en la Aldea=
 del Rancho de este municipio poseo: Finca Urbana =

Una casa de teja y lamina, paredes de adobe y tabla respecti-
 vamente, en la calle atras de la Estación, cuyas dimensiones =
 son treinta y tres varas de frente por cuarenta de fondo, inclusi-
 ve el sitio, que arrendada produce al año, doce pesos oro ameri-
 cano, ó seicientos pesos moneda nacional y cuyo valor estima-
 tivo en oro americano es de ochocientos pesos.

San Agustín A. Agosto 11 de 1921.

Riorinda M. de Barrientos

Recibida en su fecha
Juzgado Municipal San Agustín a once de
Agosto de mil novecientos veinte y uno.
Remítase a la Jefatura Polí-
tica Departamental Atº 90 Dto No 1153

Fragmento de la declaración de la propiedad de la vivienda del matrimonio Barrientos Morales.

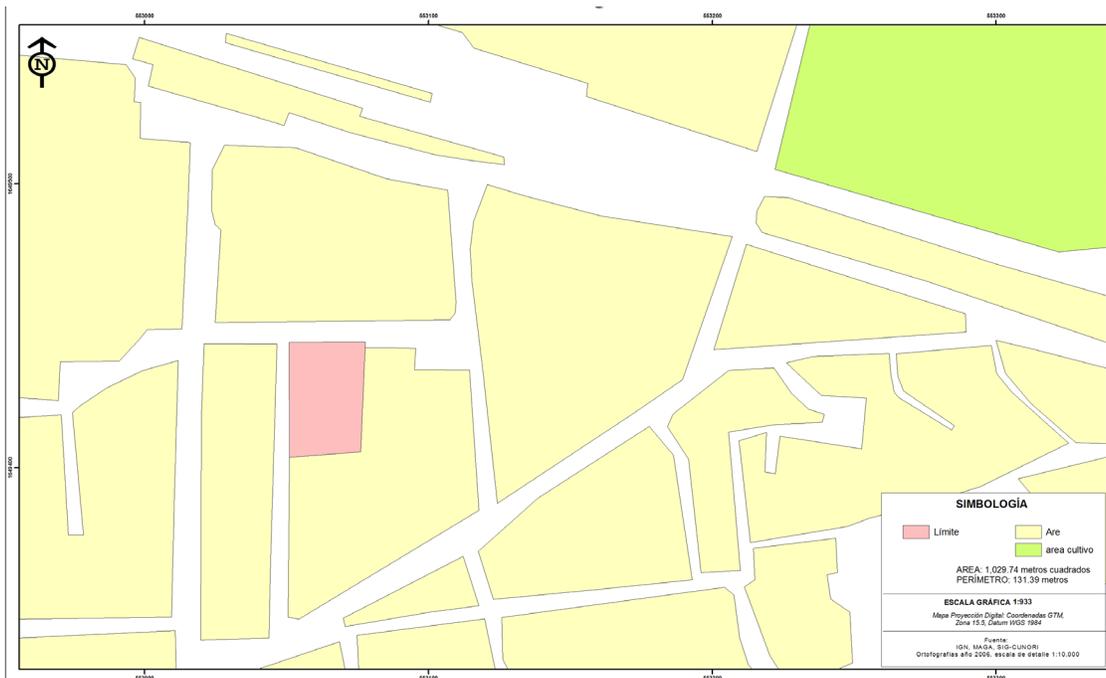


La vivienda objeto de este estudio fue construida en su fase inicial, a requerimiento de Juan de Dios Constanza, quien procedía de El Jícaro. Se trata de los dos ambientes con cerramientos verticales de bajareque con techo de teja, más el terreno. Cuando Moisés Barrientos llegó de El Jícaro a hacerse cargo de la agencia del ferrocarril, su esposa Florinda Morales Marín adquirió la vivienda a Juan Constanza, en 1900 o en un año cercano.

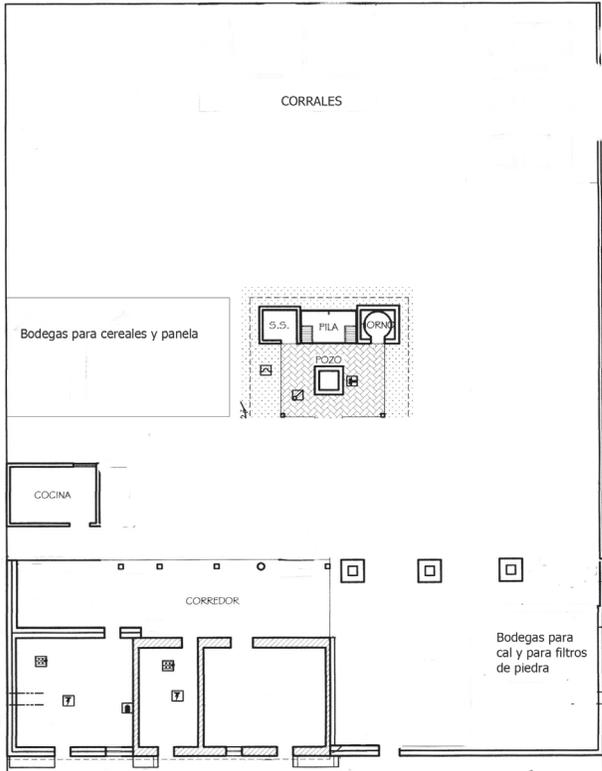
La casa recién adquirida comenzó a vivir entonces un crecimiento acorde a las circunstancias, en especial, el incremento de la prole. Lo primero fue agregar un cuarto más, hacia el oriente.



A la izquierda, la nueva habitación hacia el oriente, de adobe. A la derecha, las dos habitaciones originales de muros de bajareque. Ubicación de la vivienda en el plano actual de El



Rancho.



Ubicación de las bodegas, el pozo y los servicios de aseo, el horno y los corrales.

Este ya no se hizo de bajareque, sino de adobe, “enseñado a preparar por los españoles”, según Ignacio Solís. Ahí se alojó la tienda “La Providencia”, sin duda con las mercancías heredadas por doña Florinda. Contiguo a este ambiente, frente al corredor, se construyó una pila que daba a la cocina, amplia y con un fogón en el que siempre ardía la leña.

También fueron necesarias unas bodegas para el maíz y la panela que venían de los fundos o del intercambio, las que se acomodaron al occidente de la cocina. A la par de estas bodegas se construyó un conjunto que integraba el pozo con su bomba manual, una amplia pila para lavar la ropa y un espacio cerrado para bañarse. El pozo llegó a ser una importante fuente para la familia y las familias amigas, acostumbradas a recoger agua del río Motagua. Muy cerca y más hacia el occidente, se erigió el horno para las quesadillas y demás productos de panadería que se ofrecían en “La Providencia”.

Eso no era todo. Hacia el extremo nororiente, una bodeguita guardaba la cal que también se comerciaba y a la par, otro recinto servía de depósito para los filtros de agua hechos de piedra caliza. Esta era una industria a la que Moisés Barrientos se dedicaba con entusiasmo, luego de cumplidas sus tareas con el ferrocarril. La cantera se hallaba en las inmediaciones de “El Sauce”, finca ubicada a la ribera del río Motagua, en el lugar en donde hoy se tiende el puente de



Elaboración de filtros de agua, por personal que trabajaba para la familia Barrientos Morales, en las inmediaciones de la finca “El Sauce”. Esta finca pertenecía a Carlos Paiz, esposo de una de las hijas de Moisés Barrientos, Josefa (llamada Pepía) de un matrimonio anterior al que contrajo con Florinda Morales.



la carretera asfaltada hacia Puerto Barrios.

Hacia el fondo del patio, se ubicaron los espacios para el ganado. De oriente a occidente, se acomodó la cochiguera (para los cerdos), al medio el chiquero (para los terneros) y el corral para las vacas lecheras. Entre "las finquitas" y los corrales, habían suficientes productos para completar la oferta de la tienda "La Providencia". Cerca del corral, la letrina completaba los servicios de la casa. Se hallaba fuera de las habitaciones, como se acostumbraba antes de que la moda dictara otro diseño a partir de los tiempos del general Reina Barrios.⁹⁴

94. Ignacio Solís, **Nuestras artes industriales**, estudio preliminar de Roberto Díaz Castillo, Guatemala, Editorial Universitaria, 1981, p. 39

Los hijos comenzaron a llegar. Florinda Zenaida, Alfredo Augusto, Blanca

Marzo 3 de 1907 nació Florinda Zenaida.
Abril 19 de 1909 nació Augusto Alfredo.
Diciembre 23²³ a las 2 de la mañana de 1910, nació Blanca Clementina.
Domingo Mayo 16 de 1915 a las 6 de la mañana nació Bertha Guillermina.
Julio 2 de 1915, vino por 1^{ra} vez a verme mi mamá.
Octubre 20 de 1915 a las 6 de la mañana nos abandonó para venir por Bertha Guillermina.
- Muertes -
Mayo 21 de 1916 a las 9 y 30 p.m. nació Julio.
Febrero 22: murió a las 5 a.m. Luis Alfonso - 1918 =

Domingo 11 de Diciembre de 1919 a las 3 p.m. nació Bertha Fely.
viernes 9 de Diciembre de 1921 nació a 1 delatar de la Consuelo.
Domingo 18 de Diciembre de 1921 murió mi mamá Florinda de B a las 8 de la tarde
Mayo 19 de 1924 Murió Consuelo a las 4 de la mañana en Guatemala

Diario de Florinda Morales Marín de Barrientos, en donde anotó los nacimientos de sus hijos e hijas y las fechas en que fallecieron Bertha Guillermina y Consuelo. Uno de los hijos o hijas anotó la muerte de su propia madre, a los nueve días de nacida Consuelo.

Clementina, Bertha Guillermina (falleció de meses), Julio, Luis Alfonso, Bertha Fely, Consuelo (falleció de meses).

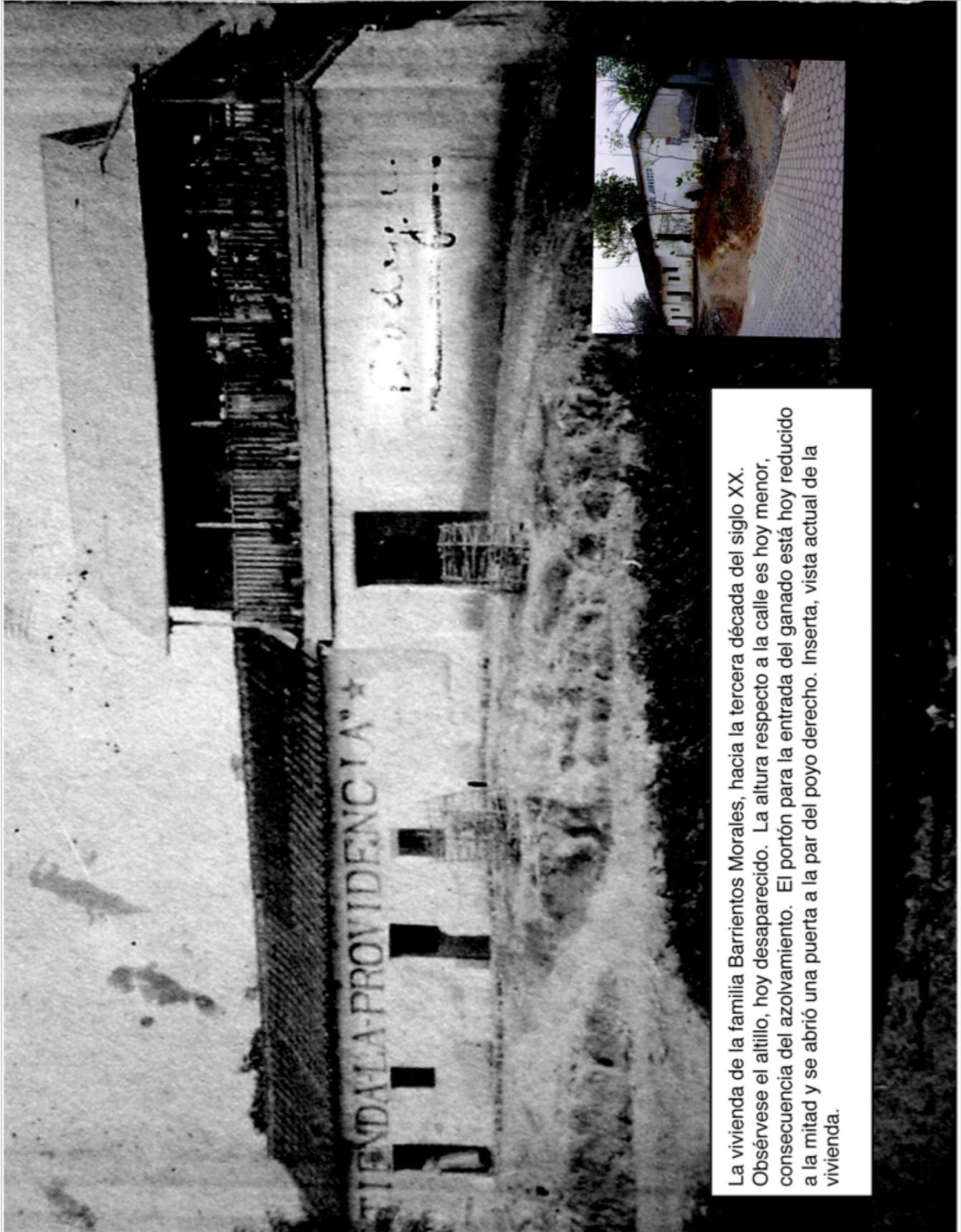
Hubo necesidad entonces de emprender la última ampliación. Esta vez se trató de una propuesta diferente. Al extremo noroccidental, sobre las bodegas de cal y filtros y el portón para la entrada del ganado, sostenida por muros de adobe en tres de sus lados y tres columnas en el restante, se erigió un altillo (altillo: habitación situada en la parte más alta de la casa, y por lo general aislada, según el Diccionario de la Lengua Española, vigésima segunda edición). Este se construyó de madera y lámina de zinc y constaba de dos ambientes: la alcoba matrimonial y el estudio de don Moisés. Una puerta levadiza en donde terminaban las escaleras también de madera, aislaba este conjunto del resto de la casa. El techo era de dos





nuarse como una tercera vertiente.





La vivienda de la familia Barrientos Morales, hacia la tercera década del siglo XX. Obsérvese el altillo, hoy desaparecido. La altura respecto a la calle es hoy menor, consecuencia del azolvamiento. El portón para la entrada del ganado está hoy reducido a la mitad y se abrió una puerta a la par del poyo derecho. Inserta, vista actual de la vivienda.



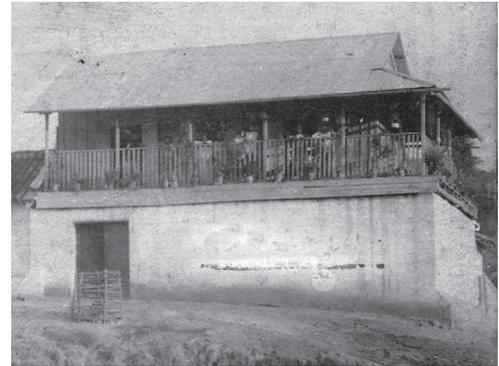
De izquierda a derecha: Bertha (1919), Alfonso (1918) y Julio (1916). De quienes heredaron la casa, solo falta Florinda (1907).



11 de febrero 1945. En este fragmento de una fotografía, se observa aún el altillo, aunque ya en deterioro. Obsérvese la altura de la vivienda respecto de la que está al fondo. También se puede apreciar que las edificaciones de la aldea seguían la morfología tradicional del valle medio del Motagua.



La tienda de la familia. Fragmento de la fotografía de 1917.



El altillo. Fragmento de la fotografía de 1917

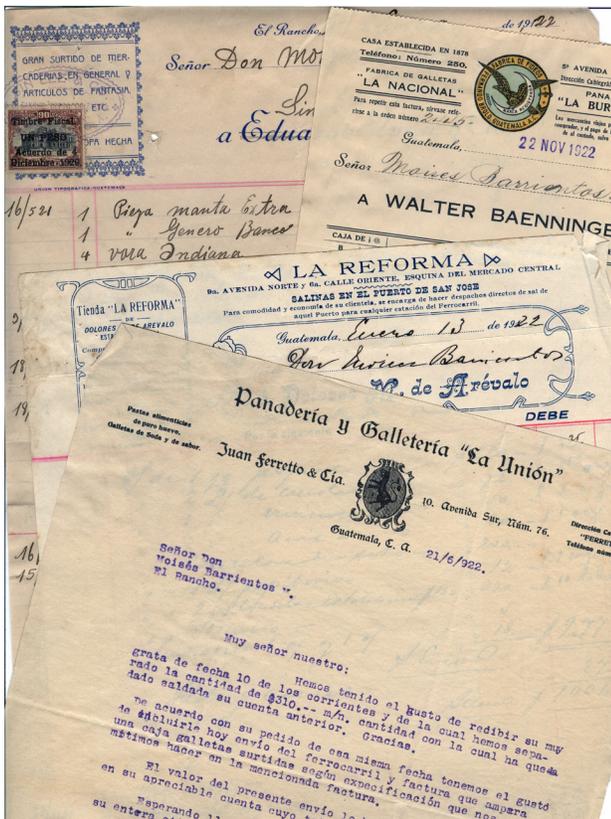
En un pueblo con una numerosa población como era El Rancho en los inicios del siglo XX, una tienda bien surtida siempre era un buen negocio. Máxime si la oferta cubría tanto a los sectores acomodados acostumbrados a ciertos lujos, como a la gente de escasos recursos que buscaban los más baratos artículos para el consumo diario. Un enorme rótulo, aún más resaltado por encontrarse la casa en alto, identificaba la tienda. Tienda La Providencia, decía, abarcando los tres cuartos más antiguos de la casa.

Un examen a los documentos de los proveedores nos acerca al movimiento mercantil del negocio. Veamos:¹⁶

- La fábrica de galletas La Nacional y la panadería La Burdalesa, de Walter Baenninger, proveía de galletas redondas, medias lunas, adornadas con festón y variedades.
- La tienda La Reforma, de Dolores M. de Arévalo, les distribuía papas, canela, incienso, candelas de sebo y parafina, anís, pepitoria. Esta tienda ofrecía despachos directos de mercancía desde el puerto de San José "hasta cualquier estación del Ferrocarril".



- La panadería y galletería La Unión, de Juan Ferretto y Cía. les enviaba galletas. En una nota del 21 de junio de 1922 dirigida a Moisés Barrientos hacían constar que habían recibido el pago del anterior envío y que cargaban a su cuenta el nuevo que realizaron por el ferrocarril.
- La fábrica de jabón de Faustino Suárez, de Zacapa, les enviaba barras de jabón.
- La tienda de Sin Lee (antes Eduardo Quan y Cía.) era uno de los mayores proveedores, por lo que se constata en los documentos tenidos a la vista. El 11 de enero de 1922, les remitió un pantalón, varias varas de gasa, manta, carrizo, género, un delantal, 2 cajas de fósforo, una camisa, y otras mercaderías, cargada a cuenta de Moisés. Al día siguiente, 12 de enero, les extendieron una nota en donde se pormenorizaban los pedidos realizados desde el año anterior. Entre los productos enumerados podemos mencionar, una pieza de manta extra, una pieza de género blanco, cuatro varas de Indiana (¿), jabón de marca (ilegible en el documento), aceite, media caja de tuvo (sic), pedido del 16 de mayo de 1921. El 18 de agosto se les enviaron varias varas de céfiro de un color, escosés y fino; una resma de papel para cigarros, 6 varas de dril de lino, 1 pantalón #27, 1 quintal de café, 2 paquetes de carrizo y 1 libra de canela. El 22 de octubre les enviaron 1 paquete de cohetes de china, 1 caja de chidets, varias varas de Indiana, 1 colador de café. Casi un mes después, el 18 de noviembre les remitieron 1 caja de chidets, 1 paquete de carrizo, 1 resma de papel para cigarros. La cuenta total de lo manejado en la cuenta de Moisés Barrientos con Sin Lee pasaba de los mil pesos.



- El almacén La Mariposa, de Bilak y Co. Les envió 50 yardas de dril 3,1 y 50 yardas de dril Ox, por un total de 27.50 oro americano.

- Otros proveedores eran el almacén Universal, de A. Zadik, la tipografía Amos y Anderson, sucesores.

Se puede observar que los documentos mercantiles están a nombre de Moisés Barrientos. Presumiblemente esto era así, porque su posición como agente del ferrocarril hacía más fácil el manejo de los envíos. Hay otras experiencias en la familia y en la región en que ocurría lo mismo: aunque fueran las esposas quienes manejaban el negocio familiar, eran los esposos a quienes les enviaban las mercaderías y asumían el manejo de las cuentas.





Al fondo, en las estribaciones de la sierra de Las Minas, el terreno conocido como "La Montañita" (parcialmente oculto por el árbol de la derecha), en donde el matrimonio Barrientos Morales tenía una finca.

Si la tienda La Providencia era, en la época de auge de la familia y de la mayor expansión de la vivienda Barrientos Morales, una fuente importante de ingresos económicos, las propiedades rurales también aportaban recursos importantes al presupuesto familiar. En ello jugaba un papel de suma importancia la propiedad llamada "la montañita", que según se ha visto, era la más extensa de los terrenos del matrimonio. Volveré a utilizar las fuentes epistolares para acercarnos al papel que jugaba la producción de estos fundos.

Aunque Moisés Barrientos era telegrafista de profesión y fue empleado de la compañía ferrocarrilera y del Estado en el ramo de las comunicaciones, su salario no llenaba las exigencias de una familia numerosa y una vida social activa. Cuando Moisés se encontraba en Quetzaltenango delegado como inspector de telégrafos por dos meses, dirigió una carta a su esposa el 3 de febrero de 1921. Breve pero elocuentemente, se refiere a su situación laboral y a los ingresos de sus fincas: *"Tardaré aquí dos meses, para que vengas a conocer... Yo creo que hago más allí sembrando maíz que con el empleo, son muchas las exigencias de este..."*. Y, aunque lejos, no se olvidaba de las tareas necesarias para aprovechar la producción de maíz y el alimento para las bestias: *"Sírvelte mandar -dice Moisés a su esposa- darle vuelta al maíz que está en el corral para que no se vaya a podrir o encomejenar hay que menearlos bien cada 10 días. Terminaron la tapisca? Al acabar sigan acarreado el zacate, no entregues las bestias de Ramón hasta acabar."*

Durante su estancia en Quetzaltenango, Moisés Barrientos escribía a su esposa Florinda casi a diario. Y aunque tocaba temas relacionados a su relación conyugal y expresaba lamentos por lo duro del clima quetzalteco, siempre hacía referencia a las labores derivadas del manejo de la producción agropecuaria familiar y hasta daba instrucciones para aprovechar las fluctuaciones de los precios con acciones especulativas. El 4 de febrero, o sea, un día después de la carta anterior, Moisés expresa:



"Es bueno que cuando acabe la tapizca, mandes a los muchachos a Timiluya y Escaleras a buscar las vacas que faltan y las encierren todas juntas y cuando se les escasee el pasto, que las lleve a las Escaleras con Chinto Orellana, pero eso será entre un mes creo yo. No se te olvide que le den vuelta al maíz para que no se pudra, pero bien meneado, estate tú viendo hasta que lo rieguen (extiendan) bien, es decir le den vuelta en el chiquero donde está. No vayas a vender la panela por cargas, hay que guardarle para cuando valga."

En otra carta, fechada el 10 de febrero, además de la solicitud a su esposa del cuidado de los trabajos relacionados con la producción de las fincas, hace referencia también a los procedimientos de trabajo desarrollados por sus empleados y al alquiler de una carreta:

"En mi poder tu muy apreciable cartita, quedanto entendido de todos los trabajos que se han hecho. Conviene que el maíz se acabe de acarrear en nuestras bestias para no gastar tanto y al terminar que sigan acarreando el zacate en la mañana y en la tarde a destusar o mejor a traer leña, porque para destusar es mejor por tarea 12 canastos y que destusen bajo la casona, cosa que no hacen manganias (sic) con tirar el maíz al mismo montón y de una vez se va aporreando, esto será cuando ya no tengas maíz en la troja porque hay que limpiarla bien para echar el maíz del malpais. Es bueno que le digas a Cleto que te lleve la carreta ahí, la pones en una sombra y cuando la soliciten, vale 15 pesos diarios, nada menos, sin ecepción (sic), menos a Don Chente Paiz."

En una carta, inusualmente no fechada pero que se puede determinar que es posterior al 16 de febrero, Moisés Barrientos recomienda a su esposa Florinda que no se apene por tener manteca de cerdo, pues "tiene que valer porque no hay coches (cerdos)". De la disposición de Moisés Barrientos al comercio y la exhortación a que su descendencia también haga lo propio, nos lo revela una carta dirigida a su hijo Augusto, de 21 años de edad, el 20 de febrero de 1930, luego varios años de que doña Florinda Morales de Barrientos ya había fallecido. El padre dice al hijo:

"Ve sí consigues con Víctor un poco de dinero para que trabajes en compañía llevando y trayendo cosas que se venden luego como quesos, frutas, huevos, gallinas, etcétera... En fin, piensa que ya es tiempo que aprendas a ganarte la vida, ya eres hombre y con esa facilidad que tienes de no pagar pasaje ni hospedaje quién no hace negocio..."

5. La dispersión de la familia Barrientos Morales se refleja en el deterioro de su vivienda

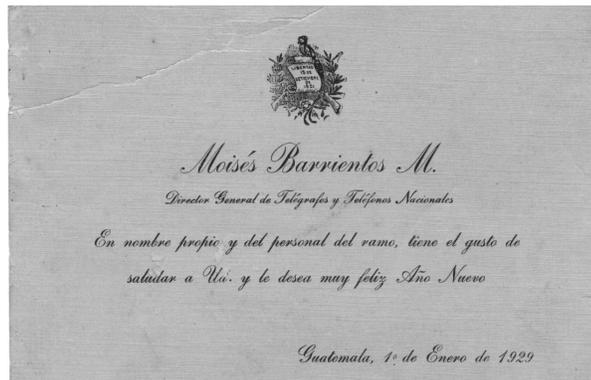
Doña Florinda falleció el 18 de diciembre de 1921 (había nacido en 1884). Pocos meses después, el recién enviudado Moisés Barrientos formó un nuevo hogar. La familia se empezó a dispersar y a buscar nuevos horizontes. El único que permaneció en la vivienda hasta su muerte en la década de los sesentas, fue Augusto, el segundo de los hijos del matrimonio Barrientos Morales. Julio Barrientos Morales, uno de los descendientes del matrimonio, nos lo relató en junio del 2005. Presento un resumen de su relato:



Cuando tenía cinco años falleció su mamá y se quedaron huérfanos siete hermanos. Doña Florinda falleció de parto y poco tiempo después también falleció su hija recién nacida (Consuelito). Los tres hijos más pequeños (Julio, Alfonso y Bertha) fueron llevados a Guatemala, aunque al poco tiempo regresaron a El Rancho, pues don Moisés se volvió a casar con doña Rosalía de León, a los seis meses de fallecida su esposa. Florinda, la hija mayor, colocó festones negros, lo cual, obviamente provocó tensiones. La situación se resolvió parcialmente con el casamiento de Florinda hija, con Gilberto Titus, quienes se fueron a vivir a otro lado de la línea y dejó su lucha contra la nueva "ama de casa". Como no los atendían bien en casa (donde ahora doña Rosalía era la señora), volvieron a Guatemala, donde doña María Posadas. Doña María también fue compañera de don Moisés. Vivían cerca de Santo Domingo, hasta que Moisés hizo una casita en la Villa de Guadalupe, en un sitio de un cuarto de manzana. Julio estudiaba en la Escuela Uruguay en donde estudió hasta cuarto año primaria. Allí vivieron los tres hasta 1931, en que Moisés se fue al exilio a Honduras.

Con Florinda casada y los tres hermanos menores en Guatemala, en la casa de El Rancho solo se quedó Augusto, quien tenía unas vaquitas que mantenía en El Sauce, propiedad de Carlos Paiz, esposo de Josefa (Pepía) Barrientos, una de las hijas mayores de Moisés.

Como Moisés era opositor a Jorge Ubico y había sido funcionario de Lázaro Chacón (Director General de Telégrafos y Teléfonos), se vio precisado a irse al exilio, en 1931. En 1934, Ubico fusiló a varios opositores de la región, lo que daba la razón del exilio forzado (según la apreciación del informante).



Tarjeta de saludos de fin de año, del Director de Telégrafos y Teléfonos Nacionales, Moisés Barrientos, a sus amigos y conocidos.

Las cartas de Moisés Barrientos a sus hijos, como fuentes históricas que son, permiten reconstruir esos momentos y nos desnudan la dramática realidad de unos niños que perdieron a su madre (1921) y tuvieron que vivir bajo el cuidado de los hermanos mayores o de conocidos que jugaron el rol, no de tutores pues esto exige una dedicación completa, si de "cuidadores" temporales. Si interpretamos los mensajes, descubriremos las situaciones familiares que terminaron por definir el futuro del inmueble del que los Barrientos Morales eran propietarios. Veamos.

En diciembre de 1924, Augusto, el segundo de los hijos del matrimonio Barrientos Morales, tenía apenas 15 años. Como Florinda, la mayor, se había casado hacía un año (1923) con Gilberto Titus, hijo del Ingeniero Charles Titus, contratista del ferrocarril, como vimos antes y se había ido de la casa; y también el papá Moisés se había tras-



ladado a la ciudad de Guatemala al no durar su matrimonio con doña Rosalía de León, Augusto pasó a ser el "jefe de la casa". En la fecha mencionada, diciembre de 1924, Julio tenía 8 años, Alfonso 6 y Bertha 5. Moisés escribió el día 16, una misiva a Augusto. En ella le indicaba que le enviaba por el ferrocarril algunas mercaderías para vender en la tienda. "Te recomiendo mucho a las criaturas y a la Blanca. Tu afmo. papá Moisés Barrientos" terminaba la carta de apenas unas quince líneas de extensión.

En otra carta del 4 de febrero de 1926, Moisés le escribe nuevamente a Augusto. "Estimado Augustito", le dice, "hasta hoy tuve el gusto de contestar la tuya del 2, alegrándome que todos estén sin novedad, gracias a Dios". Y luego pasa a darle algunas indicaciones para garantizar la seguridad de los hermanos.

El 20 de febrero de 1930, ya siendo Moisés alto funcionario del gobierno de su amigo Lázaro Chacón (casado con una rancheña, cuya familia vivía muy cerca de la casa de la familia Barrientos Morales), escribió otra vez a Augusto (ahora de 21 años y viviendo solo en la casa materna de El Rancho). Le decía en la carta que estaba vendiendo el potrero "Escanal", para construir una vivienda en la Villa de Guadalupe "y no seguir pagando alquileres". "Te espero el sábado con la escritura (del potrero)", escribió Moisés. "Te saluda Mariíta (su compañera de ese entonces) y tus hermanitos con tu papá. Moisés."

Con el exilio del padre, poco a poco, la familia se dispersó. Julio se quedó con una hermana de Moisés, "la Tía Tula" (Gerturdis Barrientos Marroquín), Alfonso se fue a Honduras, tras las huellas de su papá y Bertha Fely fue a vivir a Zacapa con su hermana Florinda y su familia, pues se habían trasladado a esa población. Las heredades de los Barrientos Morales comenzaron a ser vendidas. Cerrada la tienda, vendidas las fincas, perdido el ganado, la vivienda resintió la escasez de recursos. Sin mantenimiento, el atillo llegó a deteriorarse tanto, que un viento fuerte terminó por dejarlo inhabitable por completo, ya en tiempos de la Revolución de Octubre de 1944. Igual destino de destrucción tuvieron la cocina, el horno, las bodegas, las pilas. Una sencilla polea y una cuerda sustituyeron la bomba de agua del pozo. La llegada del agua entubada terminó de condenarlo a la situación actual de abandono. Los corrales que otrora encerraban cerdos, terneros y vacas lecheras, llegó a tener unas pocas cabras que a finales de los años sesentas también terminaron por desaparecer.

Luego de la muerte de Augusto Barrientos, en 1967, la casa pasó a ser responsabilidad de los sobrevivientes de la familia Barrientos Morales. Sin embargo, el hecho de que ellos y ellas residieran en la capital y otras poblaciones, significó que la administración del inmueble se hiciera a distancia. Se alquiló la casa a algunos familiares de la región por breves períodos de tiempo, hasta que finalmente dos habitaciones fueron alquiladas a comerciantes de San Francisco El Alto quienes vivieron en ellas por más de una década. Se improvisaron una letrina, al fondo del patio



y un baño cerrado con láminas de zinc. Una pila producto de la industria popular sustituyó en el corredor a las antiguas pilas señoriales. Con madera se improvisó el comedor, hacia el extremo oriente del corredor. Enfrente con block y láminas de zinc se construyeron dos ambientes, uno para la cocina y uno para el baño.

En los años noventas, el inmueble se fraccionó en cuatro franjas, alineadas de norte a sur, pasando a propiedad de Bertha Barrientos Morales (hija, 90 años), Hugo Barrientos Cruz (nieto), César Titus Barrientos (nieto) y Julio Barrientos Morales (hijo, 93 años, fallecido en 2010). El tener certeza jurídica sobre la propiedad por parte de cada una de las cuatro familias actualmente propietarias, lejos de resultar perjudicial ha tenido como consecuencia el regreso de algunos miembros a la casa. Julio hizo su casa en el extremo occidental en donde estaban las bodegas de cal y filtros y Luis Alberto Titus, hijo de Florinda Barrientos Morales, construyó la suya al fondo del patio, en el terreno de su hermano César. Esto, por supuesto, viene a ser significativo porque incrementa el valor de uso del inmueble. Al volver a ser utilizado el bien y al volver a ser utilizado en forma permanente por la familia ha motivado a que se utilice cada vez más la parte antigua de la vivienda. Esto la preserva de una de las acciones más evidentes del deterioro causado por los agentes antrópicos: el abandono.



La vivienda Barrientos Morales poco antes del terremoto de 1976. Obsérvese la casa de la izquierda, propiedad de la familia Barillas, de techo de palma y que fue destruida por el sismo.





5. Entorno geográfico, ambiental y antropológico

1. Ubicación de la aldea El Rancho

La aldea El Rancho es el poblado más grande del municipio de San Agustín Acasaguastlán. Se encuentra asentado a ambos márgenes del río Motagua, aunque sus principales barrios están en el margen sur. El Rancho se ubica en las coordenadas $14^{\circ}55'0.15''N$ y $90^{\circ} 0'27.32''O$, con una altitud de 299 msnm. Sus límites son: al norte con San Agustín Acasaguastlán; al nororiente con la aldea Magdalena (más conocida como Malena), de San Agustín Acasaguastlán; al oriente con la aldea El Paso de los Jalapas, del municipio de El Jícara; al sureste, con Santa Rita, municipio de Guastatoya; al sur con El Callejón; al suroccidente con Piedra Parada y Palo Amontonado, de Guastatoya; y al noroccidente con Tulumaje y El Ixcanal, de San Agustín Acasaguastlán.

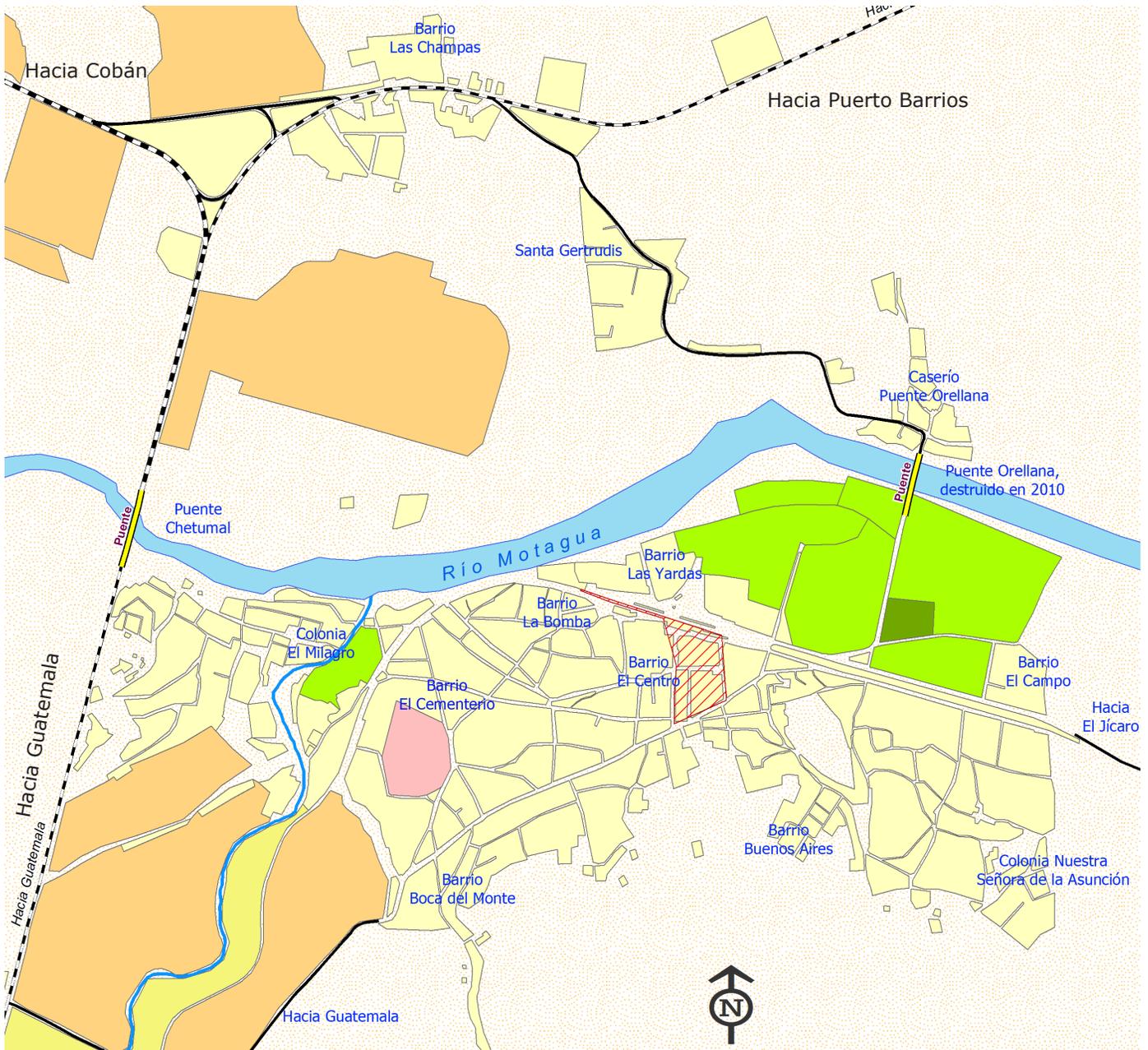
El Rancho está formado por los barrios El Centro, El Cementerio, El Milagro, El Campo, Linda Vista, La Bomba, Las Yards, Boca del Monte; el caserío El Desoje y la colonia Nuestra Señora de la Asunción, en el margen sur del Motagua; y el Caserío Puente Orellana y los barrios Santa Gertrudis y Las Champas, en el margen norte.

Dista 85 kilómetros de la capital de la república, 12 de la cabecera departamental Guastatoya y 7 kilómetros de la cabecera municipal San Agustín Acasaguastlán.

Es un punto de confluencia de tres de las más importantes carreteras del país: las que conducen a la ciudad de Guatemala, a las Verapaces y a Puerto Barrios, el puerto más importante de Atlántico guatemalteco. A El Rancho se puede ingresar por la carretera que llega de Guatemala y por la que llega de El Jícara, Cabañas y Zacapa. En el año 2010 se destruyó el puente Orellana y por tanto, la vía por la que se ingresaba por la carretera hacia Puerto Barrios.



El río Motagua divide en dos a la aldea El Rancho



Plano con los barrios, caseríos y colonias de El Rancho, así como sus ingresos por carretera.



Registro fotográfico

2.1 Entradas por carretera



Occidente. Desvío de la carretera Guatemala - Puerto Barrios - Verapaces



Occidente. Entrada por la Calle Real, hasta el barrio El Centro



Oriente. Entrada desde El Júcaro, Cabañas y Zacapa.



Norte. Antigua entrada por el puente Orellana. Tráfico de las Verapaces y Puerto Barrios



2. Definición de la fisonomía urbana de El Rancho

El crecimiento urbano no tuvo sino escasa planificación. A partir de la estación y tomando como límite el Camino Real que llevaba del puerto fluvial de Gualán a la ciudad de Guatemala, se formó un polígono irregular en donde se establecieron las casas de los terratenientes medios recién llegados, un lote para la vivienda del agente del ferrocarril y unas escasas instalaciones estatales (las principales estaban en la cabecera municipal, San Agustín Acasaguastlán). Más allá de ese polígono, se acomodaron los trabajadores, tanto del ferrocarril como de los terratenientes, así como los trabajadores libres y los comerciantes, desarrollándose un crecimiento orgánico con una orientación este/oeste, que siguió la dirección de la línea férrea.¹⁰⁵

No hubo, pues, una plaza central a partir de la cual se articularan las calles y avenidas y en esa cuadrícula se establecieran los principales edificios públicos y luego las familias principales. Ese papel lo desempeñó la línea del ferrocarril y más específicamente, la estación. Aquella unidad urbanística (a la que para esta tesis se ha denominado Área Histórica) era la única que poseía cierto criterio de ordenación. Estaba contenida en apenas dos avenidas (orientadas de norte a sur, una de ellas la llamada Calle de la Estación y otra más en donde se alineaban las viviendas de los Constanza y los Barillas, con un callejón entre las dos) y tres calles (la paralela a la línea férrea, la Calle Real ubicada oblicuamente por su trazo anterior a la llegada del ferrocarril y una más entre las dos, precisamente en donde se encontraba la vivienda Barrientos Morales. En esta área se ubicaban los escasos edificios públicos que existían: el telégrafo, la cárcel y la comandancia local. También ahí se ubicó el templo católico, que en sus primeros tiempos no tenía un cura párroco. El resto eran propiedades del ferrocarril o de los terratenientes recién llegados.

Junto a la estación del ferrocarril se encontraba un espacio utilizado para el comercio al aire libre, al que siempre se le ha identificado como "la plaza". Si no fue este un espacio de ordenamiento urbano si cumplió un servicio de carácter comunal. Aunque este lugar era de uso público, con el tiempo algunos comerciantes comenzaron a construir, primero provisionalmente y luego en forma permanente, locales preponderantemente orientados a la oferta de alimentos preparados o sin preparar (frutas, verduras, animales domésticos). Solo quedó un espacio para las ventas informales y una galera que durante mucho tiempo sirvió, para jugar lotería por las noches y que en la actualidad alberga baños públicos. El día de plaza fue y es el domingo, en donde una gran cantidad de comerciantes locales que ofrecen su producción mercantil simple (frutas, legumbres, hierbas, etc.) así como alimentos preparados (las muy conocidas por los viajeros tortillas con chicharrón, con huevo duro, con pacaya y con gallina) y comerciantes foráneos, que tienen una oferta diversa de productos artesanales (y en la actualidad, industriales), todo en el marco de la informalidad. Ni en el pasado ni en la actualidad, la plaza llegó a consolidar un marco definido y más bien su tamaño disminuyó con el tiempo. Los sábados y especialmente el domingo, el espacio comercial se extiende pero a costa de las calles aledañas que dan cabida al comercio informal.

95. Para el desarrollo de esta sección, se ha utilizado como modelo el estudio de la Alcaldía de Iza, Boyacá, Colombia, la Universidad Piloto de Colombia y el Programa Nacional de Archivos de Arquitectura, Las casas de adobe, Iza, Boyacá. Mariana Patiño Osorio y Rubén Hernández Molina, Las casas de adobe, Iza-Boyacá, Programa Nacional de Archivos de Arquitectura, Bogotá, 2006.



El resto de la población se ubicó orgánicamente sobre el terreno. La calle trazada desde la llamada Área Histórica hasta el Hotel Internacional, desapareció con el final del hotel (primero por la ausencia de viajeros y luego por un incendio que lo consumió completamente). Era la única que daba alguna simetría al trazado urbano, pero al desaparecer el hotel, también la calle corrió la misma suerte. Al acomodarse al terreno, las medidas de los lotes no tuvieron ninguna rigidez derivada de alguna planificación y se definieron de acuerdo a las capacidades de cada familia. Las manzanas, pues, son irregulares, sin prototipos, sin repetición, sin parecerse unas a las otras.¹⁰⁶

La construcción privada acaparó y acapara el uso del territorio en el poblado. Las únicas pertenencias de la administración pública eran el cementerio (además de los ya mencionados de la cárcel, la comandancia y el telégrafo). Los edificios municipales, escolares y de salud estaban ubicados en la cabecera municipal (San Agustín Acasaguastlán) y solo con el transcurrir de las décadas se fueron estableciendo en El Rancho, cuando la población comenzó a crecer, allá por los años sesentas. En la actualidad, distribuidos en el espacio urbano del área central de la aldea, se encuentran cuatro escuelas públicas, un centro de salud, un espacio público con un escenario para representaciones teatrales o actos diversos, dos salones de usos múltiples (uno de los cuales sirve como albergue en las situaciones de emergencia y otro que lo mismo sirve para encuentros de basquetbol que para fiestas). Los terrenos del ferrocarril fueron nacionalizados conjuntamente con la compañía en los años sesentas, pero a finales de los noventas fueron privatizados nuevamente. Existe una disputa jurídica entre el Estado guatemalteco y la compañía concesionaria, por lo que también los terrenos se hallan en una situación de indefinición, lo que permite que haya apropiaciones indebidas.

Las casas del área histórica no se diferenciaban en mucho de las casas rurales de los terratenientes. Eran espacios construidos mixtos, pues además de albergar el uso propio para vivir, también tenían espacios para la producción de productos como pan y queso; y un lugar para los animales domésticos o destinados a la actividad pecuaria. Algunas casas, como la de la familia Barrientos Morales, poseían un lugar para la tienda. Otras para un taller artesanal. Solo hasta en las últimas décadas algunas de las casas han sido destinadas exclusivamente al comercio pero la mayoría mantienen el uso mixto.

En la actualidad, con el desuso de los materiales y diseños tradicionales basados en la arquitectura de barro, la fragmentación de las propiedades para distribuirlas entre los descendientes de las familias originarias, el uso de las paredes para la publicidad, la proliferación de postes para la electricidad, teléfonos, cable para video, etc., han resultado en una fisonomía poco atractiva e incluso estresante: el poblado como unidad arquitectónica se ha empobrecido.

96. Ibid., p. 48

Vivienda en construcción frente a la casa Barrientos Morales. El inmueble perteneció a la Señora Reyes Carballo, esposa de Víctor Montalvo.



Barrio El Centro (área histórica)



Estación del ferrocarril

La plaza, con sus comercios formales e informales.



Calle paralela a la vía férrea. A la izquierda está la plaza y a la derecha, la estación.

Comercios en la Calle de la Estación. Obsérvense el desuso de los materiales tradicionales de construcción. Al fondo, la estación del ferrocarril.



Calle intermedia entre la Estación y la Calle Real, donde se encuentra ubicada la vivienda Barrientos Morales. En esa cuadra se construyó un local comercial que llega hasta la calle, sin dejar acera para el paso de transeúntes.

Negocios en la calle que lleva a la línea del ferrocarril.



Antigua Calle al Hotel Internacional

La calle que conducía al Hotel Internacional desapareció y luego hubo una ocupación en masa y sin orden urbanístico.

Iglesia vieja, situada a la mitad de la Calle de la Estación, lejos de la centralidad que tenía en las ciudades coloniales.



Casa Barrientos Morales



Inmueble de uso comercial de construcción reciente, al límite de la calle.



Al fondo de la calle, -una construcción nueva en el sitio donde se hallaba la vivienda de la familia Barillas



Establecimiento de educación privada.



Calle que va desde las propiedades de la familia Constanza hasta la calle del ferrocarril.

Calle Real, que conducía de Guatemala a Gualán y viceversa.

Calle de la Estación, desde la Calle Real hasta la estación del ferrocarril, que se ve al fondo.



El Barrio Las Champas siguió el trazo de las rutas hacia Guatemala, las Verapaces y el Atlántico, en la cual hubo una ocupación en masa, generalmente provisional, lo que le imprime una condición escénica caótica. Es un barrio de servicios (principalmente comercial), sin planeación y sin más elemento ordenador que las carreteras que ahí confluyen. Las instalaciones comerciales se están expandiendo más allá de los límites de las entradas a los barrios del centro. Este barrio es el del comercio, el de la actividad laboral, las residencias quedan en los otros barrios. He ahí su diferencia e importancia.



Ortofotografía y plano del Barrio Las Champas



Para muchos viajeros, este es El Rancho: ventas de alimentos y pasajeros en espera de transporte. Ahora les acompañan policías municipales de tránsito. No sospechan que este es tan solo el Barrio Las Champas.



Distribuidora de materiales de construcción y tienda de conveniencias, cerca de la salida de El Rancho hacia Guatemala.



Barrio Las Champas



Sobre la ruta al Atlántico, aproximación al barrio Las Champas, el más conocido por los viajeros.



Bifurcación hacia las Verapaces y hacia Puerto Barrios. Economía formal e informal en Las Champas.



El sector servicios es muy activo en el barrio Las Champas, tanto en lo público como en lo privado.



La oferta de servicios es variada en alimentos, materiales de construcción, combustibles, etc.



Caserío Puente Orellana, ahora sin comunicación directa con los barrios del centro, debido a la destrucción del puente.

Otros barrios de la aldea El Rancho, a ambos lados del río Motagua.



Bomba del ferrocarril y antiguas "yardas" donde vivían los trabajadores, íconos que dan su nombre a los barrios homónimos.

Servicios varios en el Barrio El Centro



Clínica médica.



Correos

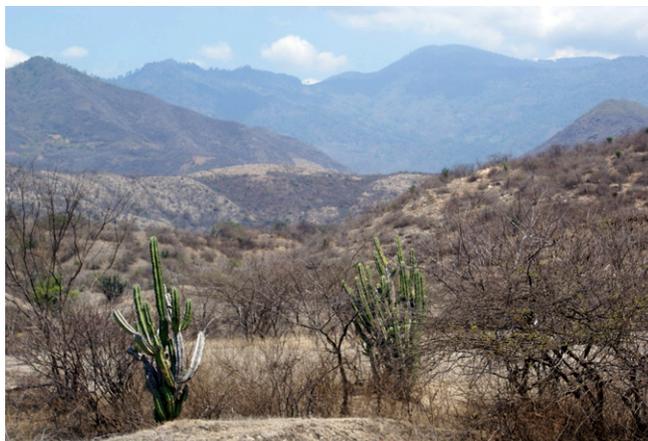


Servicios sanitarios



Se ha construido un parque, con pérgola, jardinería y teatro al aire libre.





3. El entorno ambiental

El valle medio del Motagua está ubicado entre el sistema montañoso Sierra de las Minas, al norte; y por las montañas de Jalapa, al sur. Las Minas tienen un efecto de sombra de lluvia sobre el valle, condición que le hace constituirse en uno de los lugares más áridos de Centroamérica, al recibir una precipitación media anual de menos de 500 mm. Así como para muchos viajeros la imagen de la aldea El Rancho se reduce a las ventas del barrio Las Champas, este ambiente cálido y árido fertilizan el imaginario sobre la región y su diversidad de vida. El biólogo Luis Villar Anleu expresa esta situación de la siguiente manera:

"Para muchos solo es conocido el territorio cortado por la Carretera al Atlántico, aquella que une la Ciudad de Guatemala con Puerto Barrios. O por la que, entroncando con ésta, comunica con Cobán. Estas vías discurren, en mayor porcentaje, por terrenos calurosos, secos. Tal situación ha contribuido a forjar la imagen de una tierra árida en todos sus puntos".¹⁰⁵

La excepción a esa situación de extrema aridez, son las vegas del río Motagua y las márgenes de sus afluentes, fuente de trabajo para un buen número de habitantes de la región y productora de gran variedad de productos agrícolas, muchos de ellos de exportación como tabaco, melón, sandía, oca, limón. Luego, también hay que considerar que el territorio de la aldea se extiende hacia las montañas del sur (no así a las del norte, que corresponden a otros municipios).

El fenómeno geológico más importante es la falla del Motagua, límite de las placas tectónicas Norteamericana y del Caribe, que ha originado sismos de gran magnitud como el del 4 de febrero de 1976 que tuvo una cauda de miles de víctimas y gran parte del país destruido. Es también un importante rasgo geológico los afloramientos de jadeita, utilizados desde los tiempos prehispánicos en sitios como Guaytán, a unos cinco kilómetros de El Rancho. La composición química de las rocas también propicia su uso para la fabricación de cemento y cal, así como su utilización para la construcción,

95. Luis Villar Anleu, "De abetos a cactus", en Revista Galería Guatemala, Guatemala, Editorial Galería Guatemala, 2003, año 6, No. 16 dedicado al departamento de El Progreso.



materiales estos que han sido utilizados en la vivienda que se estudia. Con base en el estudio desarrollado por César Castañeda, las clasificaciones ambientales en las que se encuentra ubicada la aldea se mencionan a continuación.¹⁰⁶ En cuanto a la fisiografía (suelos y formas de la Tierra), las distintas clasificaciones, han incluido a la aldea en divisiones tan sencillas como "noreste o zona atlántica", o un poco más complejas como "valles interiores relativamente áridos" o "depresión del Motagua". Si se consideran los biomas (grandes comunidades ecológicas con predominio de ciertas variedades vegetales), Villar Anleu planteó en 1998 que El Rancho estaba comprendido en el "chaparral espinoso", de la regio biogeográfica neártica y señala como especies indicativas las cactáceas y zarzales de poca altura, vegetación xerofítica (vegetales adaptados a ambientes secos). Finalmente, en cuanto a la clasificación de zonas de vida, la aldea se sitúa en el Monte Espinoso Subtropical.¹⁰⁷

97. César Castañeda, "Diversidad de ecosistemas de Guatemala", en Guatemala y su biodiversidad: Un enfoque histórico, cultural, biológico y económico, Guatemala, CONAP, 2008, pp. 198-199

Luis Villar Anleu, el biólogo de quien se hizo mención en la página anterior, construye con palabras entre científicas y poéticas, una pintura de la región:

"En el extremo ecológico, la vegetación ha tenido que transformar sus hojas en espinas para retener hasta la última gota de agua disponible. Achaparrarse ha sido otra estrategia evolutiva para sobrevivir a un medio severo. De esa cuenta, el chaparral espinoso paso a conformar un sistema natural que, como ironía, se despliega junto al gran Motagua y su vasta dotación de vital líquido.

*"Hay vid y encanto en el Chaparral. Una biodiversidad poco conocida de reptiles e insectos, raras orquídeas que crecen sobre cactus, cactus que ya se yerguen o se tienden en el suelo, aves intensamente coloridas o que anidan en refugios erizados de púas. Aquellos atardeceres teñidos de un carmín que hace fondo a nopales, y fuertes nopales que portan flores de pétalos profundamente delicados. Sin duda habrá alguna corriente de tempestuosa caída desde las sierras, dando vida a su cauce y ofreciendo un delicioso frescor a quien se sumerja en sus aguas."*¹⁰⁸

98. Villar Anleu, op. cit., p. 39

Algunas de las especies arbóreas más comunes en El Rancho, son:

- Aripín, que es caducifolio y sirve para leña y postes. Es de rápido crecimiento. En los años setentas, Juan Barillas y Julio Barrientos esparcieron gran cantidad de semillas en el cementerio, las que produjeron una cobertura vegetal que da un toque característico al lugar.

Aripines en el cementerio de El Rancho.



- Guayacán. *Guaiacum sanctum*. Su madera, conocida como Lignum vitae, es muy dura, es apreciada para trabajos de carpintería y ebanistería. Sus flores, hacia marzo y abril, dan un colorido que contrasta con los tonos amarillentos de los cerros. En la entrada a El Rancho, desde la capital, existe una industria de maderas de nombre Lignum.
- Árbol de Morro o Júcaro. Planta originaria de Centroamérica, cuyos frutos de cáscara gruesa sirven para elaboración de utensilios o adornos. Es una planta propia de ambientes secos.
- Rosul. *Cordia dodecandra*. Madera muy dura, utilizada para construcción y artesanías. Es también conocida en Petén como Zericote.
- Yaje. *Leucaena diversifolia*. Se utiliza para leña y construcción (considerada una madera exótica). La *Leucaena leucocephala* es usada como forraje para el ganado.
- Quebracho. *Lysiloma divaricata*. Por su madera fuerte y maciza se utiliza para postes, aunque puede servir para evitar la erosión.
- Chicozapote. *Manilkara zapota*. Tiene muchos usos, pero destacamos para los propósitos de este trabajo, su utilización en la construcción rural, puentes, durmientes, parquet y mueblería.
- Otras especies son el Nim, Acacia, tamarindo.

En su monografía de El Rancho, Baudilio Aroldo Barrios, menciona las siguientes variedades florales:

“el paraíso, flor de fuego, morro, piñón, guayacán, higuera, ixcanal, árbol giote, frutales como el carupín, el tuno, hierbas como el cachito, grama, bejucos como el ayote, el paxte, frutales: la naranja, el limón, el tamarindo, el mango, el marañón, el coco, plantillas de banano papayos, entre (los) árboles de gran dimensión está(n) el conacaste, la ceiba, el nance, el almenadro; entre las flores está(n): la bugamilia, flor de la diez, chatas, mulatas, manto de la Virgen, banderas, teléfonos, velo de novia; son también apreciados por sus frutos: la sandía, el melón, la berenjena; también son apetecibles el chiltepe, la hierba mora o quilete; granos como: maíz, frijol; raíces: la yuca, el tomate, acelga, verduras.”¹⁰⁵

En la margen izquierda del Motagua, cerca del caserío Puente Orellana, se halla una Reserva Forestal Privada en la finca de Fernando Paiz, bisnieto de Moisés Barrientos, reconocida como tal por el CONAP. Esto da un espacio de conservación en medio del deterioro ambiental prevaleciente.

105

95. Barrios, op. cit., pp. 23-24

Registro fotográfico



Árbol de morro o júcaro, frente a la vivienda Barrientos Morales.



Árbol de tamarindo, de grandes proporciones, en la plaza.

124





Paisaje característico, cerca del Barrio Buenos Aires, con predominio de cactáceas y chaparral espinoso. En la época lluviosa una grama corta da una matiz verdoso a los cerros.



4. El entorno antropológico: de las familias originales a la migración actual

4.1 Es estatus socioeconómico de la familia Barrientos Morales

En el capítulo anterior se definió a las familias que se asentaron en las proximidades de la estación del ferrocarril al momento de la creación del pueblo, como terratenientes de extracción ladina. Se anotó también que en el patrón de asentamiento influyó la adscripción étnica y económica, al segregarse de este núcleo de familias terratenientes, los trabajadores de campo tanto del ferrocarril como sus propios trabajos cuasi serviles. Ampliemos ahora algunos de los rasgos distintivos de este grupo social para la mayor comprensión de este fenómeno.

La llegada del ferrocarril y su sistema de trabajo asalariado y el fraccionamiento de la propiedad de Pinto entre varios medianos propietarios no significó el inicio del desarrollo capitalista en la región. Las relaciones de carácter semiservil continuaron desarrollándose aún con el incremento de la producción y la circulación de mercancías. El peonazgo continuó siendo la forma de trabajo y no se llegó a crear un proletariado rural, sin duda porque la relación tierra/trabajo estaba debajo del límite para la transición en la explotación de la mano de obra hacia un sistema asalariado.¹⁰⁵

En las cartas a su esposa y a sus hijos, Moisés Barrientos hace mención, tangencialmente, a los trabajadores de la familia. Sin embargo, utilizando estas epístolas como fuentes indirectas, extraeremos valiosas conclusiones de las relaciones laborales entre la familia Barrientos Morales y los trabajadores. Por ejemplo, dice a Florinda, su cónyuge: "*Sírvete mandar darle vuelta al maíz*"... "*Terminaron la tapizca? Al terminar que sigan acarreado el zacate*"... (3 de febrero de 1921). Obviamente no se refería a sus hijos e hijas pues eran muy pequeños aún, sino a empleados, de aquellos que generalmente se mantienen en el anonimato. Con la información de la carta no podemos saber qué clase de relaciones predominaban en su relación con los trabajadores ni descartar que sea trabajo asalariado. Solo podemos aproximarnos a hecho de que son trabajadores ocupados en labores agrícolas. Pero continuemos.

En la carta enviada al día siguiente (4 de febrero), dice Moisés: "*Es bueno que en cuanto acaben la tapizca, mandes a los muchachos a Timiluya y Escaleras a buscar las vacas que faltan y las encierren todas juntas*". De lo dicho se puede inferir que entre las atribuciones de los trabajadores también las había de carácter pecuario además de las agrícolas. También se va aclarando el perfil de la finca de los Barrientos Morales, pues explota tanto los cultivos agrícolas como la producción pecuaria. Por otra parte, se refiere a "los muchachos", lo que podría indicar que se trata de trabajos generalmente desempeñados por varones. Claudia Dary ha señalado que "Probablemente, hasta los años 40 e inicios de los 50, la mujer ladina oriental tenía una participación relativamente baja en las diferentes eta-

96. Se aplicó a esta interpretación el planteamiento teórico de Sergio de la Peña, en *La formación del capitalismo en México*, México D. F., Siglo XXI Editores, S. A., 1975, p. 139



pas de la producción agrícola".¹⁰⁶ Como Dary lo indica, la actividad de la mujer era en los tiempos pretéritos y en la región estudiada, orientada hacia labores domésticas, incluso aquellas que generaban ingresos familiares como las artesanías, la fabricación de pan, quesos, etc. Con el paso del tiempo, ese estatus de trabajadora doméstica iba a modificarse profundamente. Pero continuemos con el análisis de la correspondencia de Moisés Barrientos y su familia a fin de tener un acercamiento a sus condiciones de vida.

Claudia Dary, Entre el hogar y la vega, estudio sobre la participación femenina en la agricultura de El Progreso, Guatemala, FLACSO, 1994, p. 105

El 10 de febrero de 1921 Moisés daba instrucciones para que *"el maíz se acabe de acarrear en nuestras bestias para no gastar tanto y al terminar que sigan acarreado el zacate en la mañana y en la tarde a destusar o mejor a traer leña, porque para destusar es mejor por tarea"*. El perfil de la finca se va definiendo cada vez más. Se trata de una explotación agropecuaria operada por trabajadores, que, por lo que se vé, están contratados a tiempo completo (generalmente mucho más que las 8 horas diarias actuales). La finca, además, cuenta con bestias de carga. Los peones se encargan de hacer trabajos agrícolas, cuidar el ganado y conseguir insumos para el hogar (leña, en este caso). En cuanto a la expresión de *"es mejor por tarea"*, se refiere a una unidad de medida de la producción, que es posible que se refiera más al control del rendimiento de los peones que a un compromiso de trabajo a destajo.

El 4 de febrero de 1926, a casi cinco años del fallecimiento de Florinda, la esposa de Moisés Barrientos, finalmente obtenemos un nombre de uno de los trabajadores de la familia. Se trata de Rafael, quien por lo que se intuye, era vecino de la aldea. Moisés se dirige a Augusto, de 15 años en ese entonces, recomendándole el cuidado de la casa en consideración de que la hermana mayor, Flor, ya se casó y vive con su esposo y los demás son menores de 10 años: *"Procura que alguna gente grande se quede a dormir ahí por que solo no conviene por los ataques. Que duerma Rafael, si no quiere la muchacha..."*. Unas líneas abajo, agrega: *"Para ir a la Montaña (se refiere a La Montañita, su propiedad más grande) que se queden los muchachitos (Julio, Alfonso y Bertha) donde la Florcita (la hermana mayor), que vaya Rafael contigo."* Aparentemente, Rafael es un trabajador no vinculado a la tierra como sí debieron serlo quienes trabajaban en La Montañita. Sin embargo, tampoco parece ser un asalariado libre, para que Moisés disponga de él para un viaje de al menos dos días hacia la finca. Por último, también se menciona a una empleada asignada a los oficios domésticos, pero que tampoco vive en la casa de sus patronos.

En resumen, estamos en presencia de una familia que posee ingresos del salario del padre (como operador o funcionario de telégrafos, una ocupación de mucho prestigio en aquellos tiempos iniciales de las telecomunicaciones), de al menos una propiedad rural (dos caballerías de terreno, lo cual se cataloga como una finca multifamiliar mediana), una tienda de amplia oferta (abarrotés, telas, queso, pan, filtros de agua, etc.). Tienen a su servicio peones en condición de servidumbre o semi servidumbre, por lo menos un trabajador de ocupaciones múltiples vecino de la aldea y al menos una empleada doméstica. No eran malas condiciones de vida, para el medio.



4.2 El barrio, un estrecho círculo de familiares cercanos y amistades¹⁰⁷

98. Para el desarrollo de este apartado, seguiremos las líneas teóricas de Michel de Certeau, Luce Giard y Pierre Mayol, en su obra *La invención de lo cotidiano. 2. Habitar, cocinar, México*, Universidad Iberoamericana - Instituto tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, 2006.

99. Pierre Mayol, *La invención de lo cotidiano*, op. cit. p. 8

"...el barrio es, casi por definición, un dominio del entorno social puesto que es para el usuario una porción conocida del espacio urbano en la que, más o menos, se sabe reconocido. El barrio puede entonces entenderse como esa porción del espacio público en general (anónimo, para todo el mundo) donde se insinúa poco a poco un espacio privado particularizado debido al uso práctico cotidiano de este espacio. La fijeza del hábitat de los usuarios, la costumbre recíproca derivada de la vecindad, los procesos de reconocimiento -de identificación- que ocupan su sitio gracias a la proximidad, a la coexistencia concreta sobre un mismo territorio urbano, todos estos elementos 'prácticos' se nos ofrecen como vastos campos de exploración para comprender un poco mejor esa gran desconocida que es la vida cotidiana".¹⁰⁸

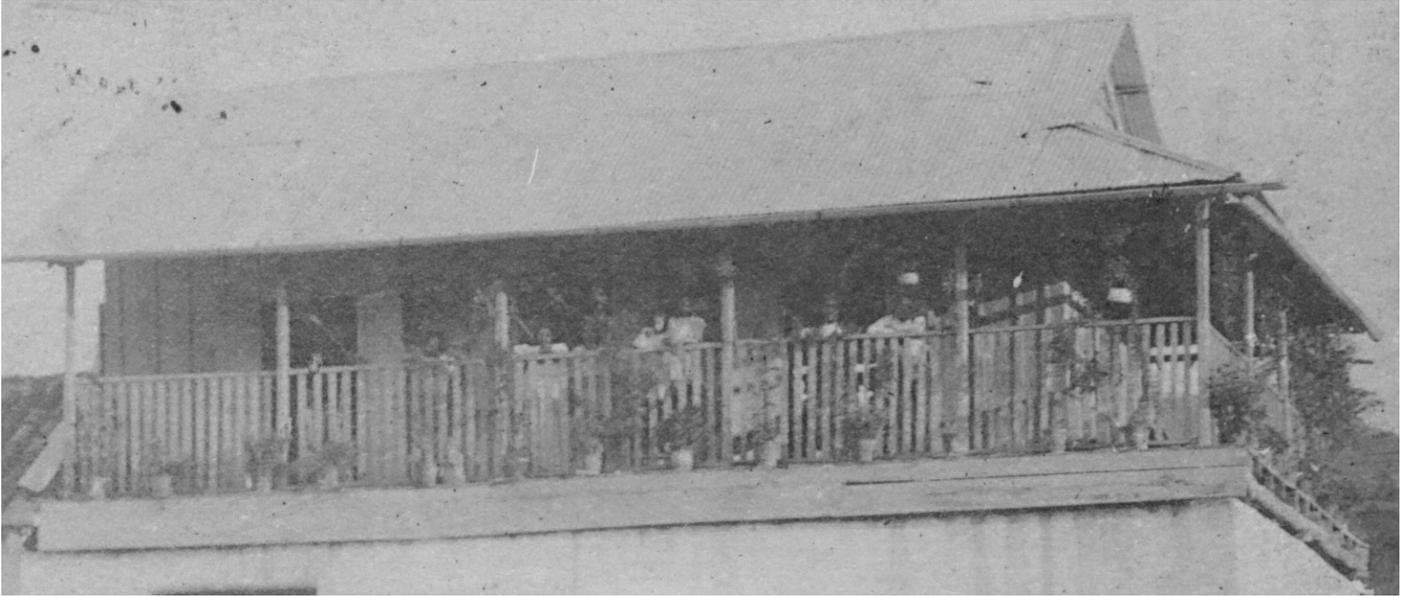
Si en el capítulo anterior se hizo un acercamiento a la sociología urbana del barrio en el que se sitúa la vivienda Barrientos Morales, en este se buscará más bien una aproximación a la socioetnografía de la vida cotidiana. Como se trata de un análisis diacrónico, las primeras épocas presentan una difícil reconstrucción por la extrema escasez de fuentes. Sin embargo, utilizando la historia oral y la correspondencia de la familia se hará un bosquejo del barrio y de las vidas cotidianas de los miembros de la familia cuya vivienda se estudia.

Hasta el fallecimiento de Florinda Morales de Barrientos, la vivienda objeto de esta tesis fue el espacio privado de la familia. Era su "carta de presentación" ante los ajenos. Denotaba el nivel de ingresos de la familia, su extracción social. Todo apuntalaba esa condición: su lugar en el pueblo, su arquitectura, las comodidades que ofrecía, el estado de conservación. El altillo, era aún más privado, al estar destinado al matrimonio Barrientos Morales y a la oficina particular de Moisés.

Pero lo privado no los convertía en espacios vedados, sino que eran más bien abiertos al círculo más cercano de trabajadores, familiares y amistades. Esta fue una de las características de las familias ladinas de oriente y por tanto, nada inusual en el caso de la vivienda que se estudia. Un ejemplo de ello era el uso del pozo. Aunque su función era básicamente para satisfacer las necesidades familiares, de acuerdo a Julio Barrientos (comunicación personal en abril de 2006) siempre estuvo a la disposición de las familias que lo necesitaran: la otra opción de obtener agua era ir a recogerla al Motagua.

La foto más antigua que se conserva de la vivienda (1 de agosto de 1917), ratifica la apertura de la casa a los amigos. En la foto y casi invisibles se encuentran en el altillo tanto miembros de la casa como visitas. De izquierda a derecha, tal como los enumeró Moisés Barrientos en el reverso de la foto, aparecen: Cleta Carballo (vecina), Maclovia (amiga), Florinda (esposa), Blanca (la segunda hija), Flor chiquita (la hija mayor), Dr. Isaac Paiz (amigo) y Moisés. Este espacio privado, no estaba cerrado a "las miradas indiscretas de los visitantes".





El hecho de que los conocidos entraran y salieran de la casa sin mayores formalidades (es decir, sin cumplir el requisito de haber sido explícita y libremente convidado a entrar), estaba basado en la confianza de que el o la visitante sabrían “guardar su lugar”, mostrar buenas maneras. Además, se trataba de viejos conocidos, usualmente residentes en el barrio, vecinos “de toda la vida” o amigos producto de las relaciones sociales o laborales.

Vecina era Cleta Carballo. Ella vivía en la casa de enfrente, la vivienda de Víctor Montalvo y Reyes Carballo, quienes llegaron a El Rancho procedentes de Gualán, Zacapa. Luis Titus la recuerda a Cleta como una familiar de la “Señora Reyes”, quien en su ancianidad ya no salía de su cuarto. Cleta era como una ayuda para las labores domésticas, especialmente la cocina. Al parecer era hija de Reyes. Eran también hijos de la Señora Reyes, Víctor y Adrián Moltalvo. Víctor fue agente de ferrocarril en varias estaciones, una de ellas, Zacapa. Hijos de crianza de la Niña Reyes fueron Rodrigo y René Alvarado, quienes de jóvenes ayudaban a Augusto Barrientos a cuidar las cabras de la casa y fueron amigos de la tercera generación.¹⁰⁹

100. Luis Alberto Titus. Comunicación personal. 30 de agosto 2010.

Isaac Paiz en realidad no era médico. Tenía una farmacia al fondo (orientado) de la casa de Moisés y Florinda y como ponía inyecciones y recetaba, le llambaban “doctor”. Los informantes no se ponen de acuerdo si era familiar de Carlos Paiz, el esposo de Josefa (Pepa o Pepía) Barrientos Flores y que vivían en El Sauce, al otro lado del Motagua.¹¹⁰ La familia Paiz era numerosa y descendía de Vicente Paiz, dueño de una hacienda de donde surgió la aldea Tulumaje.¹¹¹ No se pudo averiguar quién era Maclovía, que también aparece en la foto.

101. Comunicación personal de César y Luis Titus, 30 de agosto de 2010

102. Dary, op. cit., p. 76



Otros vecinos asiduos a la casa eran los Barillas Terraza, matrimonio formado por Juan de Dios Barillas y doña Chon (posiblemente Concepción) Terraza; y su hija Carmelita. Una amiga de Florinda Morales fue la hija del fundador de la aldea, Saturnino Pinto. A ella se le conocía como Tona (no se pudo precisar el nombre). Una hija de doña Tona estaba casada con Maclovio (Covo) Illescas, otro ferrocarrilero que fue amigo de los hijos del matrimonio Barrientos Morales. En la esquina de la cuadra, vivía un personaje por demás interesante. Se trataba de Gregorio Alvarado, personaje que leía mucho y escribía, por lo que se le tenía mucho respeto. Llegó a publicar un libro con sus memorias y sus pláticas eran recibidas con deleite.

Un amigo ilustre de Moisés fue Lázaro Chacón, quien llegó a ser presidente de la nación. Se conocieron cuando Moisés Barrientos fue agente del ferrocarril en El Rancho. Ambos visitaban a la familia Pazos y Lázaro Chacón se casó con Josefina Pazos, "la primera dama de El Rancho", según decía Julio Barrientos. Al ser presidente, Lázaro nombró a su amigo Moisés como Director General de Telégrafos. Fue una época en que, estaban muy pequeños y se encontraban muy bien con sus hermanos, decía Julio.¹¹²

El barrio donde se criaron los hijos del matrimonio Barrientos Morales era, pues, el lugar en donde ellas y ellos aprendieron a reconocer el espacio como un espacio social, más allá del espacio íntimo de la vivienda. Ese barrio fue, como dice Mayol, el dispositivo que posibilitó una solución de continuidad entre lo privado y lo público. El barrio, fue como una prolongación de la vivienda para los Barrientos Morales. Al salir de su casa, no se encontraban con un mundo hostil, sino con el mundo donde habitaban, Cleta, Carmelita, los Constanza, Chaco Paiz, el escritor de leyendas e historias de la oralidad don Goyo Alvarado y demás vecinas y vecinos. El barrio inscribió en cada uno de ellos y ellas en una red de signos sociales cuya existencia es anterior a él, pues es un acto cultural (Mayol). Esa impronta perduró en cada uno de los hijos del matrimonio hasta los últimos días de su vida, tanto así, que Julio se fue a vivir y construyó su apartamento en la casa donde nació, a pesar de que la vida les llevó por diferentes rumbos.

"Firma que da fe de un origen -dice Mayol-, se inscribe en la historia del sujeto como la marca de una pertenencia indeleble en la medida en que es la configuración inicial, el arquetipo de todo proceso de apropiación del espacio como lugar de la vida cotidiana pública".¹¹³

En el barrio, la familia Barrientos Morales realizaba relaciones de vecindad (política), relaciones con los comerciantes (los de la plaza y los externos, a través del ferrocarril: economía), sentimiento de estar en un territorio en el cual podían desenvolverse apropiadamente (etología), por lo que no es difícil constatar que ese espacio llegó a ser para ellas y ellos un lugar de reconocimiento.

103. Julio Barrientos, comunicación personal, septiembre 2005.

104. Mayol, pp. 11-12





Sabido es que la educación es un poderoso agente de socialización que configura construcciones sociales, entre ellas las identidades colectivas. Como las identidades se jerarquizan en la práctica social, tienden lazos de unión hacia el interior así como barreras de separación hacia el exterior y adhesión a ciertos valores: origen español, patriarcalismo, ideales liberal-burgueses, cristianismo, heterosexualidad, etc. Las familias de medianos propietarios asentados originalmente en El Rancho generalmente prefirieron enviar a sus hijos e hijas a estudiar a la capital o a las cabeceras departamentales de Zacapa o Chiquimula, a instituciones de carácter privado que garantizarían el mantener la distancia social, la reproducción de "las buenas costumbres" y una mejor formación que la que se suponía se podría obtener en la localidad.

En una de las cartas escritas desde Honduras el 14 de febrero de 1940, Moisés Barrientos amonesta a su hija Bertha para que tenga una vida digna, plena de los valores que él privilegiaba y que se suponía, la familia y la escuela habían desarrollado:

"Doña Meches Galdámez tuvo la bondad de informarme que estás bien portadita, ese es un gran consuelo para mí, pues quiero que todas mis hijas sean el modelo de la honradez. Debes tener mucho cuidado con no aceptar visitas ni cartitas de oportunistas que andan a caza de conquistas. Cuando te convenga casarte que sea con una persona conocida, honrada y de trabajo. Tienes el buen ejemplo de tus hermanas. Yo estoy muy viejo y sería para mí la muerte saber que fuiste mal portada. Dios no lo permita."

El hecho de que unos de los primeros pastores evangélicos que vinieron a Guatemala desde los tiempos de la Reforma Liberal llegara a la región de El Progreso en la década de los años 20, brindaría la oportunidad de dar un tipo de educación diferente de la escuela pública. Se trata del misionero Eduardo Haymaker y su esposa, fundadores del Colegio La Cooperación en la margen norte del Motagua (donde hoy está el caserío Puente Orellana) que apenas comenzó con 8 estudiantes y llegó a tener hasta 125, entre ellos, las descendientes de Moisés Barrientos. La labor educativa de los Haymaker fue complementada con la creación de un centro cultural, situado atrás de la casa de los Barrientos Morales. En la memoria colectiva de los ancianos de El Rancho, los Haymaker tienen un lugar bien cimentado.¹⁰⁵

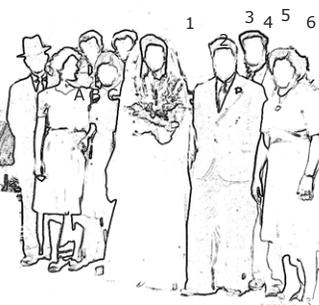
105. Comunicación personal de Mirtala Paiz Barrientos, 1 de septiembre 2010. Las fotos de esta página son cortesía de ella.

Estudiantes del Colegio La Cooperación, de los Haymaker. Cuatro pertenecen a la familia Paiz y cuatro son hijas de un proveedor de leche al matrimonio estadounidense.



En la esquina superior izquierda y arriba de estas líneas, el matrimonio Haymaker. A la izquierda, la fotografía que acompañó la esquela del fallecimiento de Haymaker.





1. Moisés Barrientos, el padre
2. Rosa Leonardo de Paiz, esposa de Vicente Paiz
3. Vicente Paiz, sobrino, hijo de Pepía(hermana)
4. Rosa de Tejada, esposa del primo Juan José Tejada Barrientos
5. Julio Barrientos Morales, hermano de la desposada
6. Bertha Fely, la contrayente, hija de Moisés
7. Juan Barillas, el contrayente
8. Amigo de El Jícara
9. Amiga de El Jícara



11 de febrero de 1945. Boda de Bertha Fely con Juan Barillas. El espacio frente a la casa era un lugar de socialización, propiciada por los "poyos" (bancas de calicanto adosadas a las paredes) y la sombra del frondoso amate. La altura de la vivienda le separaba de la calle, pero al ser espacio abierto no impedía el acercamiento de los vecinos. La boda de Bertha con Juan, agente del ferrocarril en El Rancho es un ejemplo de ello. En la foto, además de los contrayentes y los invitados que posan en el espacio abierto del fondo de la casa, a la izquierda se observa una vivienda vernácula desaparecida en la actualidad y a la derecha, el predio baldío permite ver las construcciones en la Calle de la Estación. También llama la atención la distancia social entre el grupo de los contrayentes y las niñas y el hombre que aparecen a la izquierda, a la entrada al patio de la casa.

Todo el tejido social del barrio se fue desarticulando con el fallecimiento de las cabezas de familia. Las hijas e hijos buscaron otros horizontes y las propiedades o cambiaron de dueño o fueron semiabandonadas. En el caso de la familia Barrientos, Florinda la hija mayor se trasladó a la capital, lo mismo que Julio. Bertha se casó y se fue a Tiquisate, seguida poco después por Alfonso. Con la muerte de Augusto, la casa familiar quedó en el abandono. En las vecindades, con el fallecimiento de la Señora Reyes, Cleta, Carmelita Barillas, el escritor Alvarado, sucedió cosa igual. Aquel espacio, que no era un espacio cualquiera, pues daba sentido y significado a las vidas de sus habitantes, en lo individual y en lo colectivo, se transformó. Hoy, las casas protegidas por la inseguridad, sellan el espacio privado y convierten el espacio público en un lugar donde el destino es incierto. No es que antes fuera mejor. Es sencillamente diferente.





A la avanzada edad de setenta y nueve años —los hubiera cumplido anteayer— falleció súbitamente en la ciudad de Antigua, el tres del mes en curso, el coronel Moisés Barrientos, padre de numerosa familia y elemento muy estimado en el amplio sector de sus amistades. El cadáver fué llevado de Antigua a la población de El Rancho, El Progreso, donde recibió cristiana sepultura el domingo último, a las dieciocho horas.

El coronel Barrientos fué director general de telégrafos durante el gobierno del general Chacón; inspector general de telégrafos, administrador de rentas de los departamentos de Zacapa y El Progreso, cuando gobernaban Orellana y Chacón. Durante los 14 años del gobierno del general Ubico estuvo exilado en Honduras. En 1944 retornó a Guatemala y pasó a ocupar la jefatura de la oficina de correos y telecomunicaciones de Antigua, puesto que ocupaba cuando le sorprendió la muerte.

Al consignar la dolorosa noticia del fallecimiento del coronel Barrientos, presentamos nuestras expresiones de condolencia a sus apesadados deudos y en especial a su hermana, señora Tula Barrientos viuda de Morales, a su viuda, señora Anita de Barrientos, a sus hijos, nietos —especialmente a Carlos y César Titus Barrientos, compañeros nuestros de labores— y bisnietos.

Nota necrológica de Moisés Barrientos, en El Imparcial, septiembre 1950.

Al regresar del exilio en Honduras, con su nueva familia, Moisés Barrientos vivió en El Rancho, Mixco y Antigua Guatemala.

Nada se parece hoy a aquel barrio de la primera mitad del siglo XX. No solo desaparecieron las familias originales sino cambió la arquitectura y hasta la misma disposición de las viviendas sobre la calle fue alterada. Si antes las casas se alineaban 8 metros adentro, hoy ya comienzan a aparecer construcciones apenas dejando una acera que más bien sirve de acceso al interior que de paso para los transeúntes. De las viviendas con puertas de doble hoja donde la parte superior siempre estaba abierta, ahora, por razones de seguridad, las casas permanecen cerradas en su mayoría, excepto los locales comerciales.

Pero el golpe definitivo para la transformación radical del barrio lo dio el surgimiento y desarrollo sostenido del barrio Las Champas. Al convertirse en el sitio principal de oferta de trabajo conjuntamente con las fincas de la vega del Motagua y las empresas de los sectores secundario y terciario de la economía, los asentamientos del centro se convirtieron en barrios dormitorio, lo que modificó sustancialmente las relaciones sociales del vecindario en lo político, lo económico y lo etológico. El ambiente desolado durante el día y la animación nocturna dan fe de ello. Y en ese torbellino de cambios y de vida agitada, la vivienda de la familia Barrientos Morales se convirtió en testigo único de una época desaparecida pero que sentó las bases para la construcción y reproducción de una identidad colectiva propia para la localidad (con el patrimonio intangible, también precederono como la arquitectura vernácula).



Vista general de la calle en que se ubica la vivienda Barrientos Morales, la cual se observa a la derecha.



Construcción de block en el sitio donde estuvo la casa de la Señora Reyes Carballo.



Construcción que rompió el alineamiento original de las viviendas.

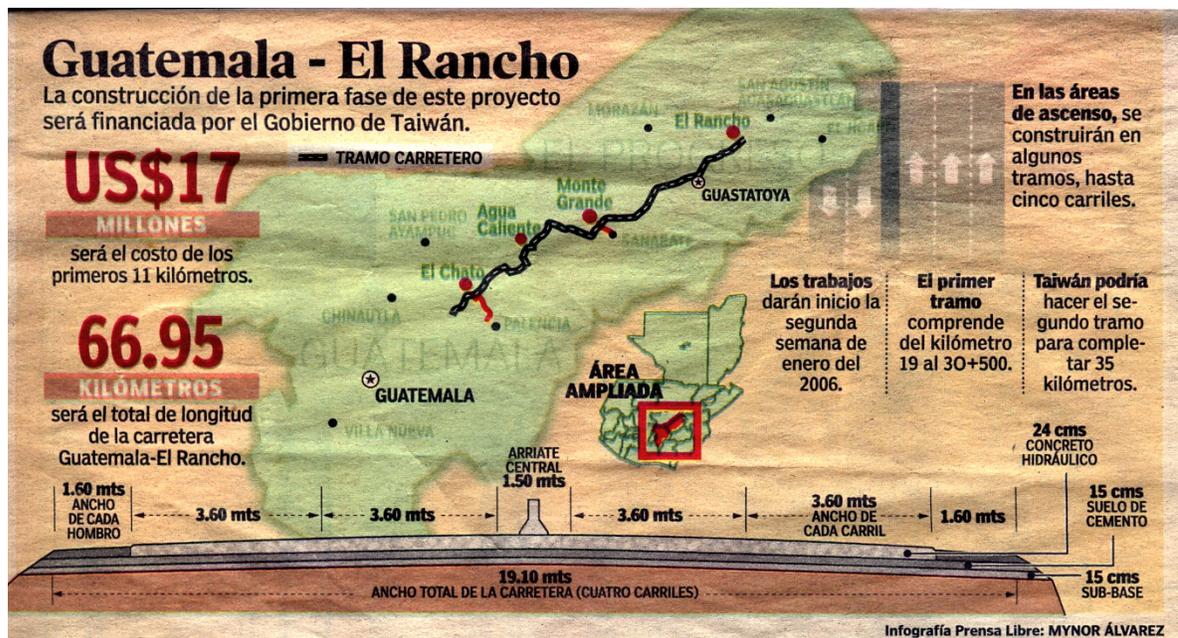


4.3. El Rancho: de la fama efímera a la realidad cotidiana. Cuatro monumentos del patrimonio cultural de San Agustín Acasaguastlán

Cuando pasó el entusiasmo de las fiestas cabreristas por la inauguración del ferrocarril del norte, también El Rancho pareció desvanecerse de los medios de comunicación y del imaginario nacional. Su importancia como estación que marcaba el final y el inicio del ascenso del tren hacia la ciudad capital, hicieron que siempre siguiera siendo un punto importante para las comunicaciones nacionales. Pero su población decayó de manera notable cuando los trabajadores avanzaron hacia la capital, desplazándose primero hacia Guastatoya y luego hacia Sanarate. En El Rancho solo se quedaron a vivir las familias que habían comprado terrenos y habían invertido en viviendas o en negocios. El Hotel Internacional perdió su categoría, se deterioró y terminó sus días por un incendio que consumió todo, menos su lugar en la memoria colectiva de los "rancheños". Pero vendrían otras buenas noticias para esa población.

En 1927 se inauguró el puente Orellana (denominado así en homenaje al presidente de la república José María Orellana, del vecino municipio de El Jícaro, quien ordenó que se iniciara la obra). Este comunicaba la carretera de Guatemala hacia Salamá y Cobán, lo que volvió puso a El Rancho en uno de los cruces de caminos más importantes, pues cubría esa ruta una importante regio del territorio guatemalteco. Esta circunstancia se vio aún más fortalecida, cuando se inauguró la ruta al Atlántico, monumental obra del Segundo Gobierno de la Revolución encabezado por Jacobo Arbenz Guzmán. Resulta que el anterior camino hacia el norte pasaba por la margen derecha del río Motagua y esta nueva ruta nacional (que vino a significar el fin del monopolio ferrocarrilero del transporte hacia el Atlántico) pasaba por la margen izquierda. El puente Orellana aumentó entonces sus prestaciones, pues ya no solo comunicaba con la ruta hacia las verapaces, sino ahora también con la ruta hacia Puerto Barrios. Además, El Rancho siguió siendo el paso a quienes se trasladaban hacia Zacapa, vía El Jícaro y Cabañas (antes Chimalapa).

En la actualidad está en construcción una autopista de cuatro carriles desde Guatemala hacia Sanarate, la cual está planificada que termine en El Rancho. El solo hecho de los anuncios de esta construcción ha hecho que, a finales de la primera década del siglo XXI, ya una nueva ola de inversiones se hayan desarrollado en ese punto geográfico. Ello ha motivado a solicitar ante el Congreso de la República que se declare como municipio, pues todavía continúa con su estatus de aldea.



Prensa Libre, 24 de diciembre de 2005, p.8



El futuro es promisorio, lo que hace aún más importante el proyecto de revalorización de la única vivienda vernácula que existe en la población. Pero hay más. La estación del ferrocarril y el material rodante que hay en la vía férrea, con todo el deterioro que han tenido, aún pueden considerarse un patrimonio cultural rescatable.

Y el puente Orellana es un ejemplo de la magnífica ingeniería inglesa, digno de un estudio de la arqueología industrial. Si a ello sumamos que apenas a tres kilómetros se encuentra San Agustín Acasaguastlán con su bello templo católico colonial y a cinco kilómetros de El Rancho se encuentra uno de los sitios de trabajo de obsidiana más importantes de la época prehispánica, tendremos cuatro íconos más de nuestro patrimonio cultural sujetos a una potencial red de turismo cultural en un pequeño territorio. Veamos los casos de estos cuatro muestras del patrimonio histórico de San Agustín Acasaguastlán, cercanos a la vivienda objeto de este estudio.



La aldea El Rancho tenía hasta hace muy poco, dos monumentos importantes ignorados por la ciudadanía guatemalteca en general, a pesar de encontrarse solamente a 85 Km. de la capital de la República. El primero está constituido por las instalaciones del ferrocarril, que tuvieron amplia importancia por tratarse de una "punta de rieles", o sea, una terminal de una ruta ferroviaria. Estas instalaciones comprenden no sólo el edificio de la agencia y bodega (con su mobiliario y equipamiento), sino los ramales ferroviarios que permitían cambiar la dirección de las máquinas, la bomba de agua, el potrero para embarcar ganado, etc.

Fragmento de foto aproximadamente de 1930, en la que aparece la estación original de El Rancho.



Vagones del ferrocarril, abandonados en la estación de El Rancho. Foto del 2005.



El otro monumento era el puente colgante Orellana, tendido sobre el río Motagua, aún existente cuando se elaboró la primera versión de esta tesis y desaparecido con la tormenta Ágatha este año de 2010. En su tiempo conectaba la ruta de la capital al Atlántico y hacia las Verapaces. Fue inaugurado en 1927 y tuvo un uso intensivo hasta los años sesentas, cuando al asfaltarse la ruta hacia el Atlántico y las Verapaces, se construyó un nuevo puente y la aldea quedó marginada, aunque no incomunicada. El puente Orellana entonces fue poco atendido y cayó casi en desuso, pero fue remozado en los años noventas. En la actualidad el tráfico bordea la aldea y por lo general las personas identifican como "El Rancho" a los comercios ubicados hacia el norte del río, cuando no es sino el barrio denominado "Las Champas". El puente Orellana servía entonces para el tráfico que comunicaba "la ruta" con El Rancho, El Paso de los Jalapas, El Júcaro y la vía alterna hacia Zacapa. Era un puente único en el país por sus características.



Fotos del puente Orellana en sus distintas épocas y placa conmemorativa.



El Puente Orellana, después de la tormenta Ágatha. Foto tomada el 9 de marzo de 2010.



En un contexto geográfico un poco mayor, pero siempre en el mismo municipio de San Agustín Acasaguastlán, a cinco kilómetros de distancia de la aldea se encuentran las ruinas prehispánicas de Guaytán, uno de los más importantes sitios arqueológicos de la región, y en las cercanías, está la cabecera municipal de San Agustín Acasaguastlán, con su templo católico colonial, uno de los más conocidos ejemplos de la arquitectura religiosa guatemalteca del oriente. Así pues, la vivienda objeto de la propuesta se halla en un contexto ambiental y cultural de características interesantes. La descripción de la vivienda y su historia, aportarán más datos que justifican la propuesta de restauración.



Ruinas de Guaytán, muy cerca de El Rancho. <http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/26025036.jpg>



Iglesia colonial de San Agustín Acasaguastlán. Fotografía de los años 50, cortesía de la Familia Vargas Paiz.



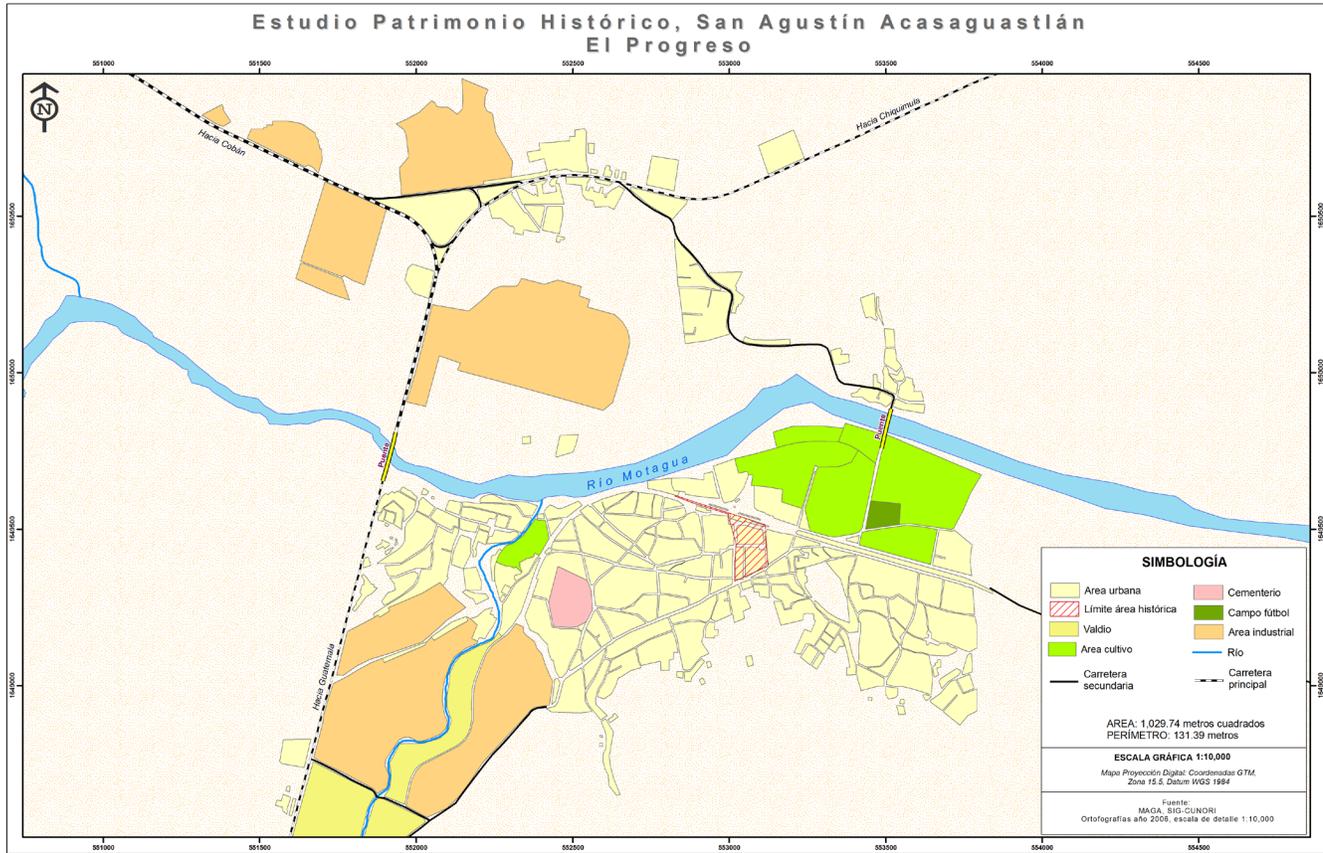


6. Descripción del inmueble

Se trata de una vivienda rural característica de la región del valle medio del río Motagua (departamentos de El Progreso y Zacapa). Por sus dimensiones y algunos de sus materiales de construcción corresponde a una familia de ingresos medianos, pero sus sistemas constructivos son eminentemente populares y tradicionales. Se ubica en el centro de la aldea El Rancho, municipio de San Agustín Acasaguastlán, departamento de El Progreso, a una cuadra de la plaza del poblado, de la estación del ferrocarril y de la calle principal. Como la vivienda tiene más de un siglo de historia, ha sufrido modificaciones, algunas de las cuales sólo es posible documentarlas por fotografías o por las técnicas de la historia oral.



Vista actual de la vivienda Barrientos Morales.



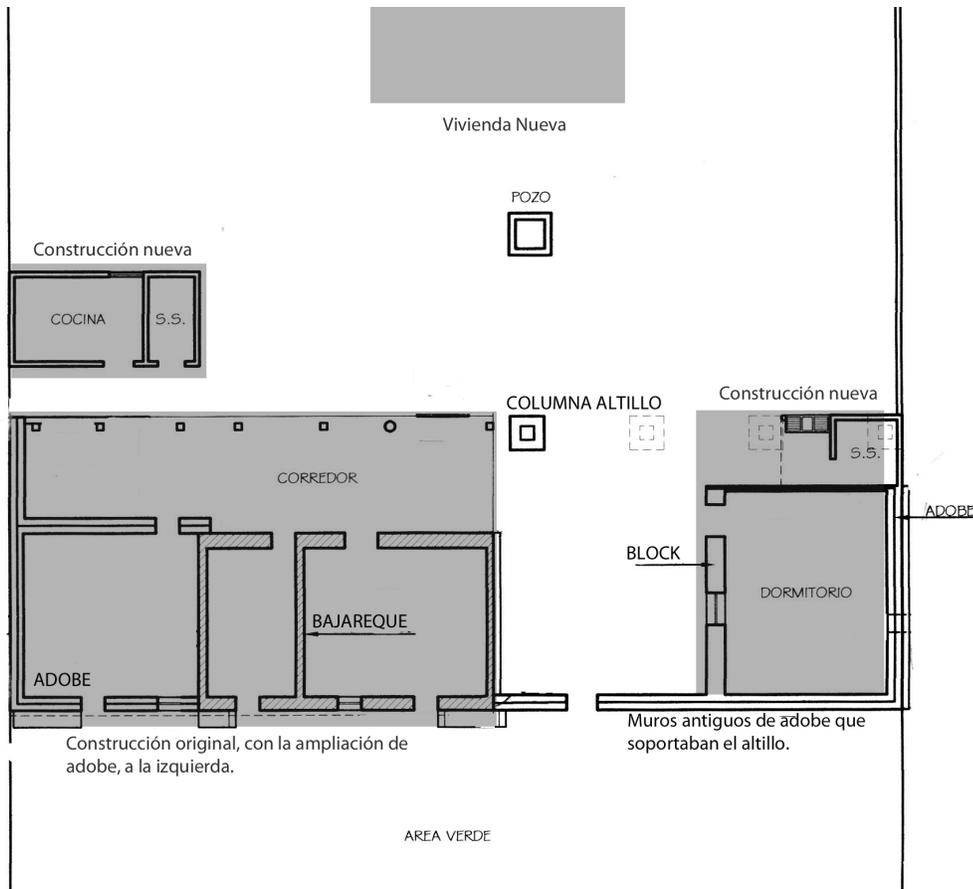
Plano actual de la aldea El Rancho. Al centro se identifica el área histórica definida para los propósitos de esta tesis.

En un terreno de 32 varas (26.72 m) de frente por 40 varas de fondo (33.4 m), la vivienda antigua, hecha de bajareque y adobe con cubierta de teja de barro, ocupa la parte nororiental del sitio, mientras dos construcciones nuevas de block y cubierta de lámina de zinc, ocupan el extremo noroccidental y una parte del fondo, al sur.

De la parte antigua se conservan:

- tres habitaciones con corredor interior;
- dos muros y una columna que soportaban un “altillo” de madera y lámina ;
- los restos del brocal del pozo;
- Evidencias de otras construcciones.





La parte antigua que se conserva de la casa corresponde a dos períodos de construcción. El más antiguo de ellos es la construcción original de la casa, que contaba solo con dos habitaciones y que data de los últimos años del siglo XIX. Está construida de bajareque de acuerdo a la tradición de raíz prehispánica que fue adecuada a sus necesidades y técnicas por los conquistadores. A principios del siglo XX, cuando la casa fue adquirida por Florinda Morales de Barrientos, se construyó un ambiente más, que fue habilitado como tienda. Aquí se utilizó adobe, de acuerdo a la evolución de las técnicas y materiales de construcción, como veremos a continuación. El "altillo" de madera y cubierta de lámina de zinc, del cual solo quedan los muros y una columna que lo sostenían es una tercera fase constructiva, después de la que se produjo el deterioro del inmueble y las construcciones más recientes.

En su trabajo *Nuestras artes industriales*, Ignacio Solís¹⁰⁶ describe las técnicas de construcción usuales en la Guatemala de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, las cuales contrastaremos con la construcción de la vivienda de los herederos de la señora Florinda Morales Barrientos. La importancia de esta cita reside en que se trata de una fuente primaria elaborada por una persona a la que Roberto Díaz Castillo describió, por encima de todo, como "un patriota al servicio del progreso material y espiritual de Guatemala."¹⁰⁷

106. Ignacio Solís, op. cit..

107. Roberto Díaz Castillo, en la introducción a Ignacio Solís, op. cit., p. LXXXVIII



Tratándose del trabajo de un erudito promotor del progreso, especialmente en el seno de la Sociedad Económica, esta fuente es primordial para conocer el estado de las artes, artesanías e industrias populares, entre ellas la elaboración de viviendas. El propósito de este ejercicio de contraste, es comparar las técnicas usadas hace un siglo, con las que se utilizaron en la construcción de la vivienda objeto de nuestro análisis, a fin de demostrar la validez de la propuesta de restauración, así como para documentar los procedimientos utilizados.

Respecto al bajareque, usado en la parte más antigua de la vivienda adquirida por la Señora Morales de Barrientos, Ignacio Solís dice:

"La construcción más económica, más fácil de improvisarse y más a propósito para los países de frecuentes terremotos es el bajareque. Se usa desde los momentos de la conquista aprovechando los abundantes elementos que hay para las paredes y para los techos. En aquéllas se utilizan los bambúes (caña brava) amarrados con ciertos bejucos y sostenidos por horcones de maderas, imputrecibles aún en los terrenos húmedos, lo mismo que los otros elementos citados; los techos se hacen de los mismos materiales cubiertos de pajón en los climas fríos y de hojas de palmeras en la costa".

"Las paredes de estas chozas son generalmente repelladas con mezcla hecha de arena, talpetate y cal y blanqueadas con esta. Mas a pesar del miedo a los terremotos, el bajareque se usa poco en las poblaciones principales y en las ciudades".

108. Mario Ceballos, **Análisis de la arquitectura colonial en Guatemala**, Guatemala, FAUSAC, 2002.

En una fuente secundaria, la Síntesis de la arquitectura en Guatemala, el Dr. Luis Luján ratifica que el bajareque fue uno de los sistemas constructivos utilizados en los primeros tiempos de la colonia, en combinación con las cubiertas de paja. La arquitectura efímera que hacía uso del bajareque y la paja se utilizaba en las primeras edificaciones de las ciudades, generalmente en sitios temporales, para luego pasar a una arquitectura más permanente, ubicada de acuerdo al trazado de la ciudad. Un ejemplo de ello es la construcción de ranchos pajizos para albergar las instituciones y las autoridades entre la ermita del cerro del Carmen y la actual Parroquia Vieja o de la Santa Cruz en la Nueva Guatemala de la Asunción, previo a la edificación formal que se hizo en el actual centro histórico.¹⁰⁸

109. Luis Alberto Titus, comunicación personal, 8 de julio 2010.

De acuerdo a la tradición oral, los materiales usados para la construcción de viviendas de bajareque en la región de San Agustín Acasaguastlán, provenían del medio. Una entrevista concedida en julio de 2010 a Luis Alberto Titus Barrientos, el antiguo albañil Alberto Ortega, de 82 años, enumeró los materiales utilizados en la aldea para la construcción de paredes de bajareque.¹⁰⁹ El Sr. Ortega indicó que para los horcones y tendanles (horizontales) se usaba madera de cerro: aripin, yaje, quebracho, chicozapote y rosul. Para los calzontes o cuayquines (verticales), se usaba madera de aripín, vara de casa o vara de upay. Para el amarre, pita de maguey, sin trenzar (fresca). Sino estaba fresca la cuerda, la ponían a remojar. Para la mezcla se usaba tierra arcillosa y zacate, preferiblemente "zacate ilusión" (*Panicum trichoides*) y viruta de madera, que se usaba poca porque se podría.





Materiales utilizados en la fabricación de las paredes de bajareque en la vivienda Barrientos Morales. Obsérvese cómo coincide con los materiales señalados por el antiguo albañil don Alberto Ortega.

Las dos habitaciones más antiguas a que hemos hecho referencia en la casa objeto de estudio responden, en términos generales, a lo descrito por Solís. Siete horcones formando un rectángulo (tres en la fachada y cuatro en el muro que da hacia el corredor interior) sirven para amarrar los muros y dan soporte a la cubierta. De ellos, dos horcones (de menores dimensiones que los de las esquinas) sirven de amarre para la pared que divide las dos habitaciones. Es de notar que en esta pared no hay puertas ni ventanas, por lo que la comunicación entre uno y otro espacio se hacía por el corredor interior o por el exterior. La diferencia más notoria reside en la cubierta, ya que en lugar de paja o palmeras, se usó teja de barro cocido, de acuerdo a la técnica descrita infra.



Horcones en las habitaciones de bajareque.

La ampliación que se hizo hacia el oriente, fue hecha de adobe. Solís nos da noticia de la forma en que se utilizaba este material:

"El adobe enseñado a preparar por los españoles, lo mismo que el terrón y el ladrillo, son los elementos actuales de las paredes... Subsisten prestigiadas las de adobe unidas con mezcla en que figura excelente cal hidráulica. Últimamente, el alto precio de ésta y la observación de que soportan bien los terremotos las simples paredes de adobes de buen barro, adheridas con el mismo barro batido, va induciendo a los constructores a economizar la cal, sin descuidar la buena apariencia y aun el lujo en todo lo demás."



Al parecer, en esta vivienda, los adobes no están unidos con cal sino sólo con barro. Como el grueso de los muros de adobe es mayor que el de los muros de bajareque, tanto en la fachada como en el corredor interno existe una saliente de .2 m (20 cm) y de .45 m (45 cm) respectivamente. El resultado de usar tanto el bajareque como adobes, ha sido satisfactorio, si se considera que la vivienda ha resistido los sismos a lo largo de un siglo. Pudiera pensarse que su ubicación sobre un macizo de talpetate (terreno sólido de caliza y arena) ayuda a la resistencia, pero la vivienda vecina construida con adobe sobre el mismo tipo de superficie, por ejemplo, quedó muy dañada con el terremoto de 1976 y fue necesario demolerla.

El piso de la vivienda también sigue los patrones tradicionales de construcción. Veamos lo que dice al respecto Ignacio Solís y luego comparémoslo con la vivienda:

"Los pavimentos de toda clase de edificios han sido siempre de ladrillo de barro cocido y en las iglesias de piedra labrada. Hará unos quince años que ha comenzado a usarse para los pisos el cemento romano importado, o los ladrilletes de esa sustancia, extranjeros o hechos aquí; pues aprovechando la excelencia de la cal del país se ha comenzado a establecer fábricas de cemento, ladrillos de esta sustancia y bloques ornamentales para sobrepuestos en los muros."

El piso de la vivienda es de losa de barro cocido, tal como lo expone Solís. Sin embargo, como es uno de los elementos arquitectónicos más sometidos al uso, con el tiempo, las losas han tenido gran deterioro. Entonces se han realizado reparaciones con cemento, el sustituto mencionado precisamente por Solís.

Respecto a la cubierta, la vivienda siguió también las normas dictadas por la tradición. Dice Solís:

"Las casas particulares se han techado siempre con teja de barro quemado sobre armamento de madera formando un caballete, encima del cual para sentar la teja se construía un zarzo que llamamos tapexco, entretejido de varillas de taxiscobo que es incorruptible, y liadas con tiras de cuero crudo."

Hoy, ese bastidor pesado y costoso por el precio del cuero, se ha sustituido por reglas de pino en que se hacen descansar las tejas...



Detalles de la cubierta

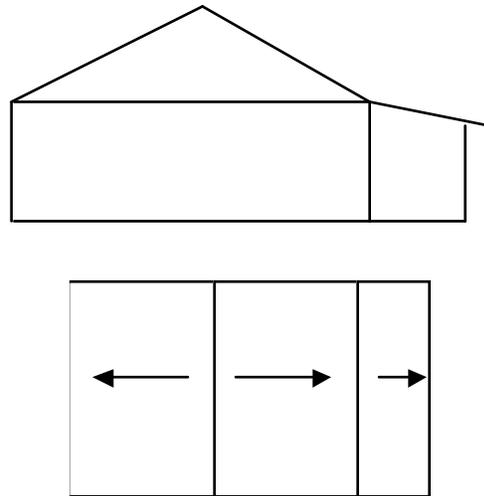


Son de moda reciente los techos de lámina galvanizada con forma de medios canales. Este artículo importado resulta muy caro, aun teniendo en cuenta la economía de madera que con esa clase de techo se hace, y tiene el inconveniente de ser inadecuado para el clima. El fuerte calor el frío se sienten mucho más inclementes en habitaciones cubiertas con teja de lámina de zinc galvanizada."

La cubierta de la casa, de dos aguas, es de teja de barro cocido, tipo árabe o de medio cañón, sin cielo raso. Las tejas descansan sobre reglas de pino, que a su vez están sostenida sobre vigas de roble que proceden de los terrenos municipales conocidos como "el malpais". Al llegar al corredor, el declive del techo disminuye de forma casi imperceptible. Se trata de una estructura de tijera, en la que están presentes esfuerzos de tracción y compresión, de acuerdo a la clasificación y descripción de Eduardo Aguilar Arrivillaga.¹¹⁰

La mención de cubiertas de láminas de zinc galvanizadas de Solís no es ajena a la vivienda de El Rancho, pues se utilizó en el "altillo" hoy desaparecido.

110. Eduardo Aguilar Arrivillaga, Estudio de la vivienda rural en Guatemala, Guatemala, Editorial Universitaria, 1980.



Esquemas basados en la tipología de Aguilar Arrivillaga



Se puede apreciar que la cubierta apenas varía su declive al llegar al corredor.



A continuación se pasará a describir otros aspectos de la vivienda que adquiriera Florinda Morales de Barrientos hacia el año 1900.

Hacia el interior del terreno, el corredor surge como un espacio intermedio entre las habitaciones y el patio. Sus límites se presentan como la prolongación de lo construido, hacia el patio. Su piso se articula con el de las habitaciones a través de la misma losa de barro. Seis columnas soportan las vigas que sostienen la cubierta, la cual llega así a su menor altura. Como ya se hizo mención, el cambio de declive en la cubierta sobre el corredor es apenas perceptible. En el extremo oriental del corredor, se integraron paredes de madera y tela metálica a fin de acondicionar el comedor, el cual antes estaba en el corredor, sólo que hacia el medio.



Corredor con el comedor agregado al fondo. Antiguamente, la mesa del comedor estaba al medio del corredor. Vista desde el poniente.



Otra vista del corredor, ahora desde el sur.



El aspecto decorativo de la vivienda rural es digno de destacar. La decoración se expresa como manifestaciones dotados de identidad regional particular. El más común es de la pintura exterior de las edificaciones, aunque la aplicación de la pintura no cumple solo una finalidad decorativa. Es también un medio de mantenimiento y protección de los materiales. La adición de elementos decorativos indican incremento en la función simbólica de la decoración. La decoración en la vivienda rural se manifiesta además las plantas ornamentales que se agregan en macetas o se plantan en las cercanías.¹¹¹



La falta de la lechada de cal deja al descubierto que la vivienda fue encalada en un tiempo con colores más llamativos.

Entre decorativos y utilitarios se encuentran adosados a la fachada, tres poyos de diferente forma. El más completo, a la derecha del frente de la casa, cuenta con dos descansa brazos, mientras el de en medio solo tiene un descansa brazos y el de la izquierda no tiene ninguno. Estos tres elementos son un rasgo identitario de la arquitectura de la región del valle medio del Motagua.



Arriba, poyos del centro y de la derecha de la casa. Abajo, el poyo de la izquierda del frente de la casa.

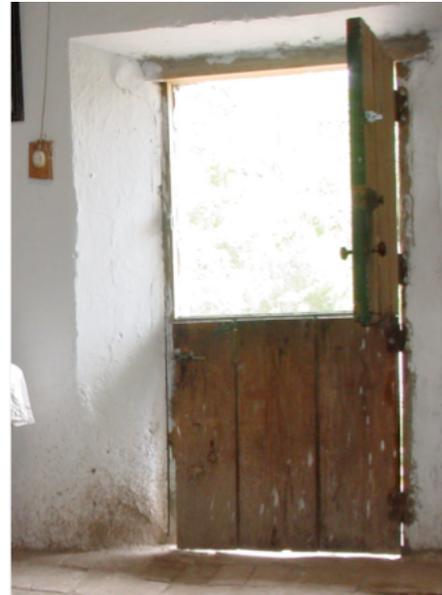
111. Blanca Ruby Orozco Farfán y Eduardo Rojas Otero, op. cit..



Correspondiendo a la tradición de colocar puertas y ventanas pequeñas para evitar el calor, la vivienda presenta tres puertas (que corresponden a cada habitación) y dos ventanas en la fachada.



Las puertas, de madera, son de una hoja, a excepción de dos doble hoja que se hallan al frente. Esto permite que entre ventilación por la parte superior, mientras se mantiene cerrada la hoja inferior para seguridad y privacidad.



Las dos puertas de doble hoja.

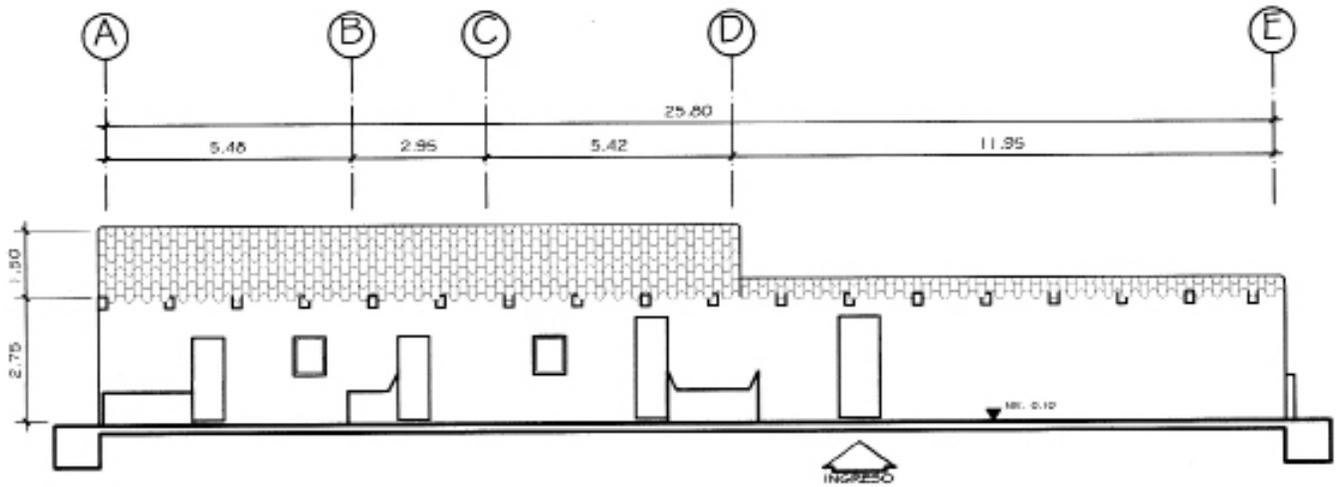


Las dos únicas ventanas, de madera, dan hacia el frente y son de doble hoja. Además, como detalle más decorativo, que de seguridad, una reja de barrotes de madera, aíslan el interior y dan gracia a la fachada.



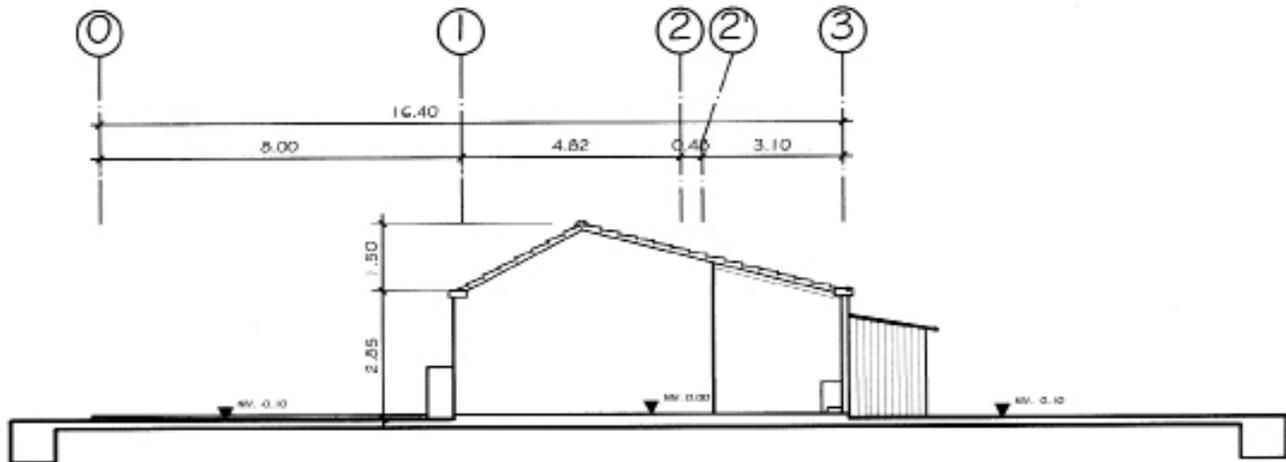
Ventana, desde el interior y desde el exterior.





ELEVACION FRONTAL

ESC: 1/100



ELEVACION LATERAL DERECHA

ESC: 1/100



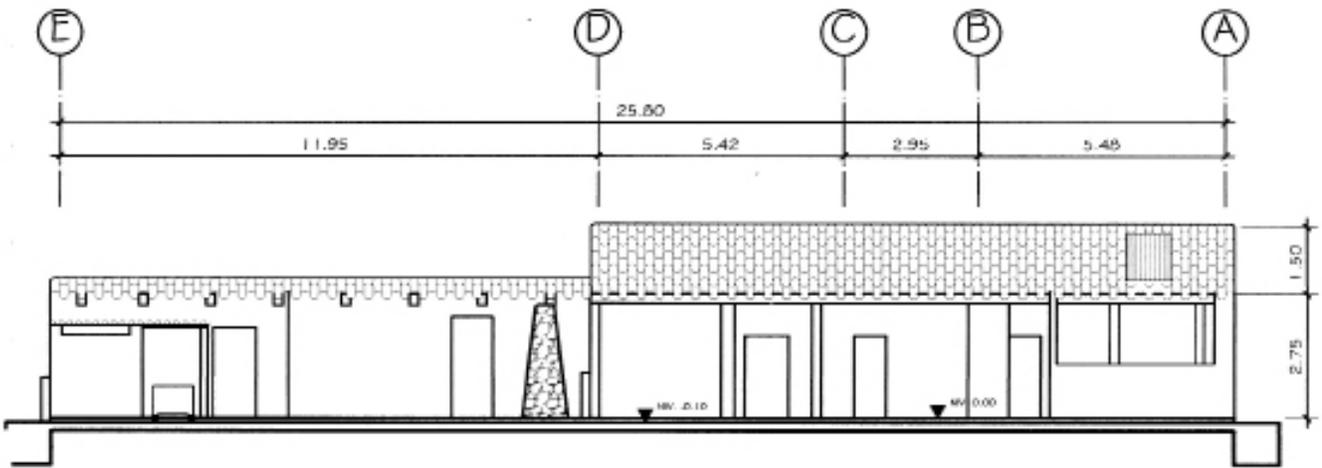
TESIS: CONTEXTO, ORIGEN Y TRANSFORMACIONES DE UNA VIVIENDA VERNACULA
 NOMBRE:
 LIC. EDGAR BARILLAS

CONTENIDO: ELEVACION FRONTAL Y LATERAL DERECHA
 FECHA: MAYO 2010
 ESCALA: INDICADA
 DIBUJO: EDGAR BARILLAS

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 MAESTRIA EN RESTAURACION DE MONUMENTOS,
 ESPECIALIZACION EN BIENES INMUEBLES Y CENTROS HISTORICOS

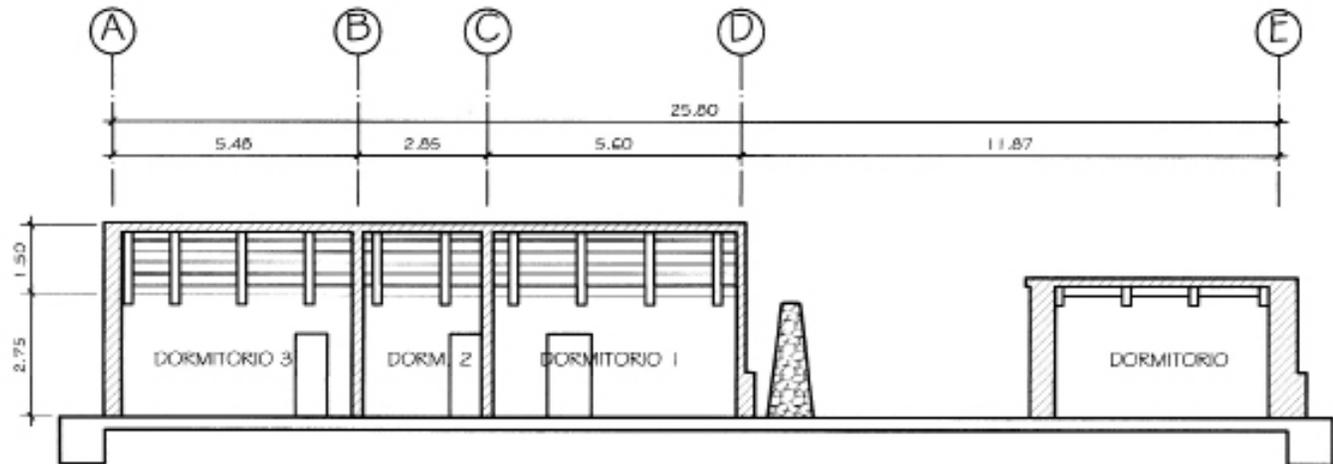
HOJA

03



ELEVACION POSTERIOR

ESCALA: 1/100



SECCION A - A'

ESCALA: 1/100



TESIS: CONTEXTO, ORIGEN Y TRANSFORMACIONES DE UNA VIVIENDA VERNACULA

NOMBRE:
LIC. EDGAR BARILLAS

CONTENIDO:
ELEVACION POSTERIOR Y SECCION A-A'

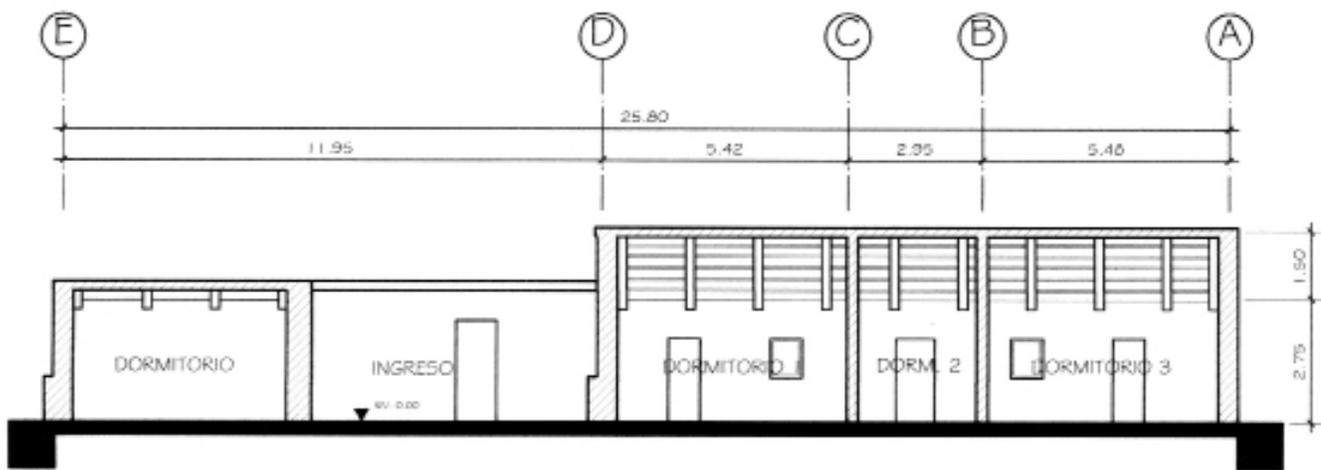
FECHA: MAYO 2010
ESCALA: INDICADA

DIBUJO: EDGAR BARILLAS

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
MAESTRIA EN RESTAURACION DE MONUMENTOS,
ESPECIALIZACION EN BIENES INMUEBLES Y CENTROS
HISTORICOS

HOJA

04



SECCION

B - B'

ESC. 1/100

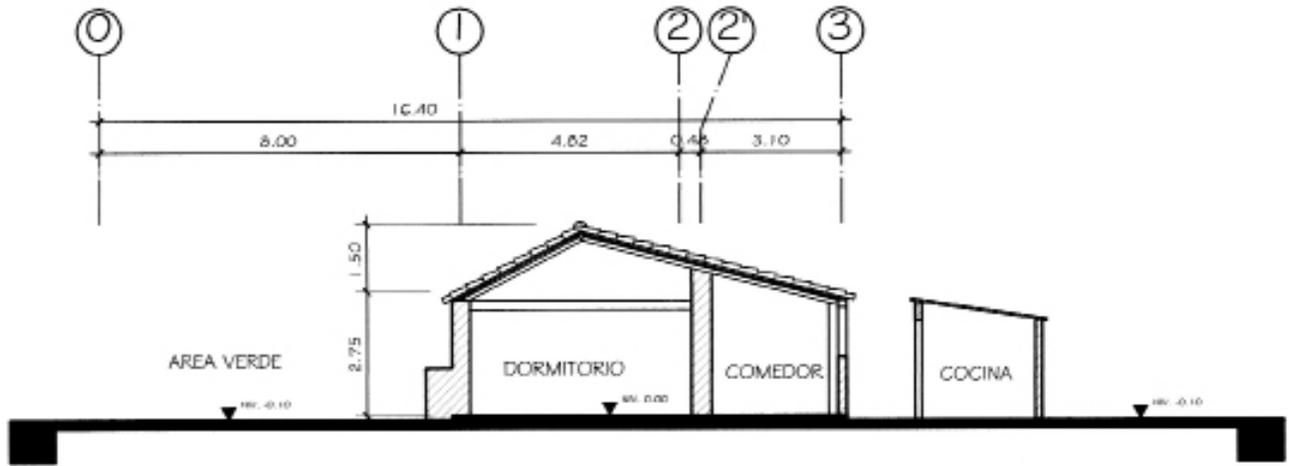


TESIS: CONTEXTO, ORIGEN Y TRANSFORMACIONES DE UNA VIVIENDA VERNACULA
 NOMBRE:
 LIC. EDGAR BARILLAS

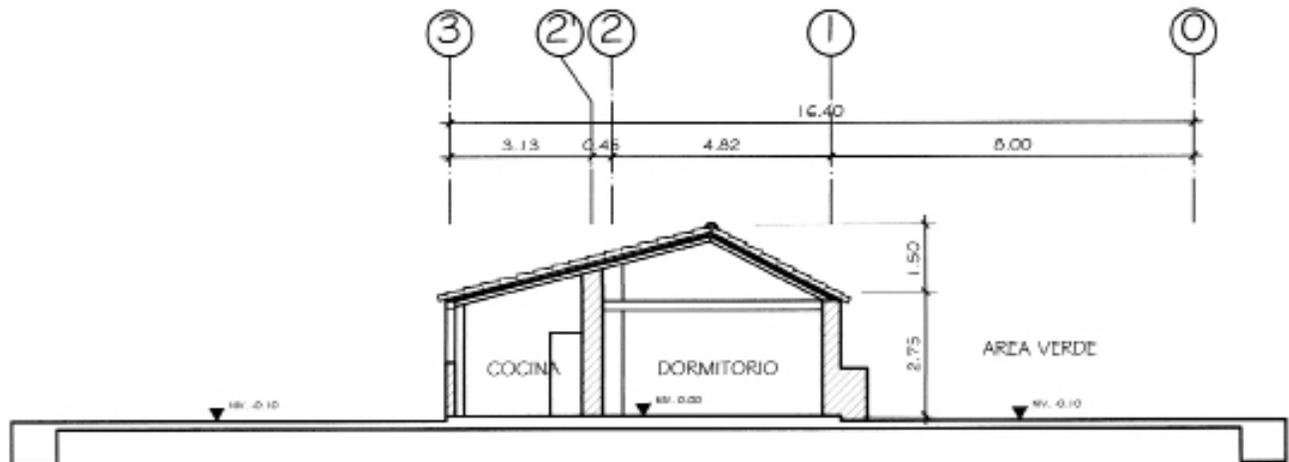
CONTENIDO:
 SECCION B-B'
 FECHA: MAYO 2010
 ESCALA: INDICADA
 DIBUJO: EDGAR BARILLAS

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 MAESTRIA EN RESTAURACION DE MONUMENTOS,
 ESPECIALIZACION EN BIENES INMUEBLES Y CENTROS
 HISTORICOS

HOJA
 05



SECCION C - C' ESC: 1/100



SECCION D - D' ESC: 1/100

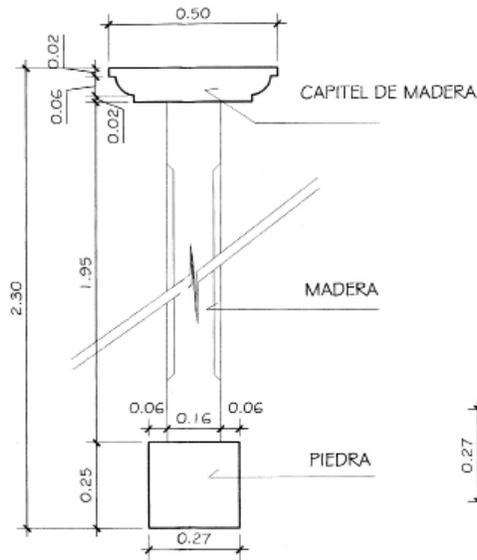


TESIS: CONTEXTO, ORIGEN Y TRANSFORMACIONES DE UNA VIVIENDA VERNACULA
 NOMBRE:
 LIC. EDGAR BARILLAS

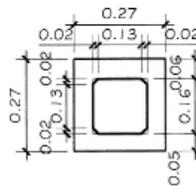
CONTENIDO:
 SECCIONES C-C' Y D-D'
 FECHA: MAYO 2010
 DIBUJO: EDGAR BARILLAS
 ESCALA: INDICADA

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 MAESTRIA EN RESTAURACION DE MONUMENTOS,
 ESPECIALIZACION EN BIENES INMUEBLES Y CENTROS HISTORICOS

HOJA
 06



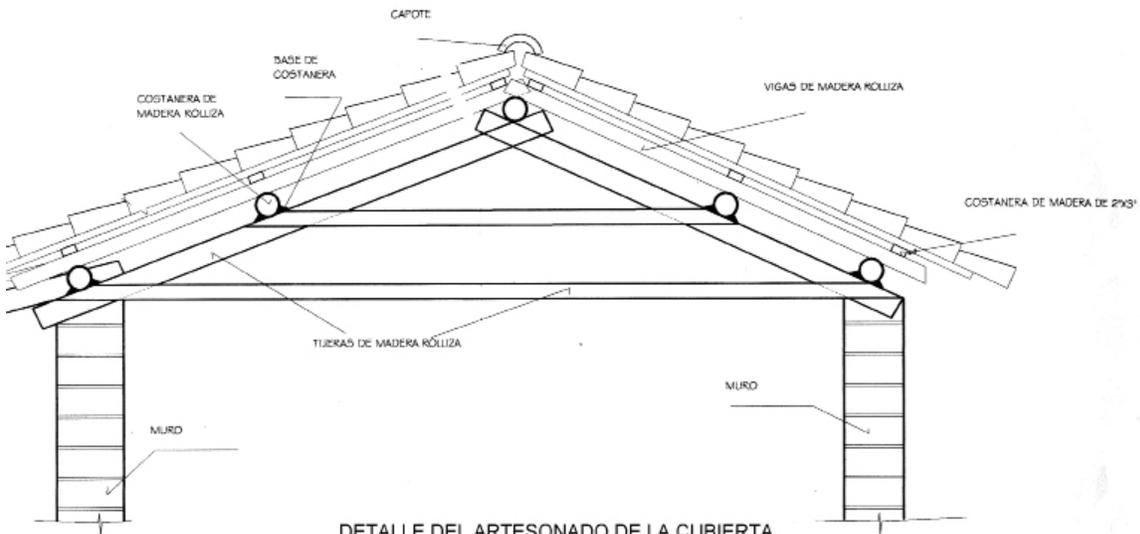
ELEVACION



PLANTA

DETALLE DE COLUMNAS

ESC: 1/12.5



DETALLE DEL ARTESONADO DE LA CUBIERTA

Escala 1/25



TESIS: CONTEXTO, ORIGEN Y TRANSFORMACIONES DE UNA VIVIENDA VERNACULA

NOMBRE:
LIC. EDGAR BARILLAS

CONTENIDO:
DETALLES DE COLUMNAS Y ARTESONADO DE CUBIERTA

FECHA: MAYO 2010
ESCALA: INDICADA

DIBUJO: EDGAR BARILLAS

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
MAESTRIA EN RESTAURACION DE MONUMENTOS,
ESPECIALIZACION EN BIENES INMUEBLES Y CENTROS
HISTORICOS

HOJA

07



7. Diagnóstico y dictamen para un proyecto de restauración

ANÁLISIS DE ALTERACIONES Y DETERIOROS

Alteraciones

1. Conjuntos y elementos agregados

La evolución de las condiciones socioeconómicas de la familia y sus consecuencias de emigración y retorno de la familia han sido las principales causas de las alteraciones que ha sufrido el inmueble. En general, las alteraciones pueden ser consideradas como conceptuales, pues han representado cambios en el uso del espacio, especialmente del patio; cambios en los estilos constructivos, etc.

Ya se ha mencionado que luego del auge de la vivienda y su posterior deterioro, se construyeron dos pequeñas viviendas en el patio. Se trata de dos pequeñas viviendas de cercamientos verticales de block y cubiertas de lámina de zinc. Una pertenece a un hijo de Moisés Barrientos y Florinda Morales de Barrientos, Julio; y la otra a un nieto de Moisés y Florinda, Luis Alberto Titus. Aunque estas construcciones vinieron a alterar ostensiblemente el plan original de la vivienda, con ciertas modificaciones pueden integrarse en un plan de restauración global.



Vivienda de Julio Barrientos Morales, construida en el suroccidente del sitio.



Vivienda de Luis Alberto Titus Barrientos, construida en al fondo del patio, al sur.



Las alteraciones al diseño original por agregados no terminan ahí. Separada de la vivienda por un espacio de un metro, se encuentra la cocina actual y un baño, construcciones que datan de los años setentas, luego de la destrucción de las instalaciones originales y dadas las necesidades de los inquilinos.



Cocina y baño contruidos en los años sesentas, en el lugar que ocupaban una pila, a la izquierda, y la cocina original, a la derecha.

En el programa original, una pila para lavar los trastos existía entre la cocina y el corredor. Actualmente no quedan vestigios de esta construcción, a pesar de que el relato oral nos indica que existía un canal de barro cocido que llevaba el agua a una fosa. La aplicación de técnicas arqueológicas posiblemente nos descubra los vestigios de esta construcción.

La cocina ocupa el lugar de la original, luego que durante un tiempo fue trasladada hacia la parte occidental del patio, cuando el altillo se destruyó en la década de los años cuarentas. Como esta era una construcción provisional, en los cincuentas se construyó una nueva cocina en el sitio actual (es decir, en el lugar aproximado de la cocina original), pero esta edificación de muros de adobe se destruyó con el terremoto de 1976. Bertha, la hija sobreviviente del matrimonio Barrientos Morales, narra como anécdota que cuando ocurrió el mencionado sismo, envió a su hijo Oscar Eduardo a ver los daños en la vivienda, con la indicación de que trasladara los muebles a la cocina, pues siendo una edificación más reciente que la casa, se suponía que habría resistido el terremoto. La sorpresa del emisario fue que la casa



estaba prácticamente intacta y la cocina era la que había sufrido tal daño que debía ser demolida. La cocina, pues, fue demolida y erigida la actual siendo sus cerramientos verticales de adobe y la cubierta de lámina acanalada de zinc.



Vista frontal (desde el norponiente) y posterior(desde el sur) de la cocina.

La cocina actual sigue, en términos generales, el patrón tradicional, al contar con una estufa que usa leña como combustible. Está construida sobre una base de bloques de adobe, los cuales muestran signos de deterioro. El lavadero está adosado a la estufa, cuenta con una superficie de cemento y con agua entubada.



Estufa y lavadero



En la actualidad, esta cocina está prácticamente en desuso y solo el lavadero se usa esporádicamente. Esto ha provocado que comience a utilizarse como bodega y a veces como depósito de materiales de desecho (casi un basurero). Esto constituye un demérito para la vivienda.



Objetos depositados en la cocina.

El baño es una integración que sustituyó al original (que se hallaba cerca del pozo) y a la posterior instalación de una letrina, hacia el fondo del patio. Sus cerramientos verticales están formados por tres muros de block de cemento, adosado al muro oeste de la cocina (adpbe). No tiene repello y la pintura no cubre toda la superficie, por lo cual el contraste con el resto de la vivienda es demasiado evidente.



Vista frontal del baño, con blocks de cemento expuestos.





Vista posterior del baño. Obsérvese la grieta formada en la unión del muro de block de cemento con el muro de adobe.

A las instalaciones surgidas después de la época en que la vivienda tuvo su apogeo, hay que agregar una pila adquirida en el mercado, que tiene el diseño de la industria popular, con el depósito para el agua al centro y dos lavaderos a los lados. Esta se encuentra al occidente del corredor. Enfrente de ella, un baño improvisado con tablas y láminas de zinc. Este era utilizado por los inquilinos que ocuparon el inmueble entre los años setentas y ochentas.



Pila y baño improvisados.



El comedor original se ubicaba en el corredor, casi enfrente de la cocina. No tenía un espacio delimitado por cerramientos verticales y solo el mobiliario y una alacena adosada a la pared le conferían identidad funcional ya que arquitectónica no la tenía. En los años sesentas, con la llegada de inquilinos, se cerró el extremo oriente del corredor y este espacio fue habilitado como comedor. Un escaso mobiliario permitió que la familia dispusiera de un ambiente privado para cuando llegaba de visita. En la actualidad, el comedor también funciona como una cocina improvisada, ya que se ha instalado una mesa con una estufa eléctrica de una hornilla.

El comedor se implementó con la construcción de un muro de block de cemento de poco más de un metro de alto, completándose con una tela de metálica sostenida por marcos de madera, hacia el sur. El muro que da hacia el corredor, es decir, hacia el poniente, es de madera -hasta la mitad- y se completa también con tela metálica y marcos de madera. En este cerramiento está la puerta de madera.



Interior del comedor actual, improvisado al final del corredor.



Cerramiento vertical del comedor, al sur.



Las alteraciones no han cesado en los últimos tiempos. En el 2005 se construyó un baño en la habitación (nueva) que se encuentra en el extremo occidental. Y "para que hubiera más espacio", en marzo de este mismo año, una de las columnas que soportaba el altillo fue derruida, con lo que solamente quedó una de las tres que debieron existir.



Baño construido a inicios del 2005.



Columna derribada en marzo del 2005.

Al fondo del patio, en el extremo suroccidental, se colocó un portón para que puedan estacionarse vehículos en el patio, con lo cual la alteración llega a ser mayor en lo que fue el corral para vacas lecheras.



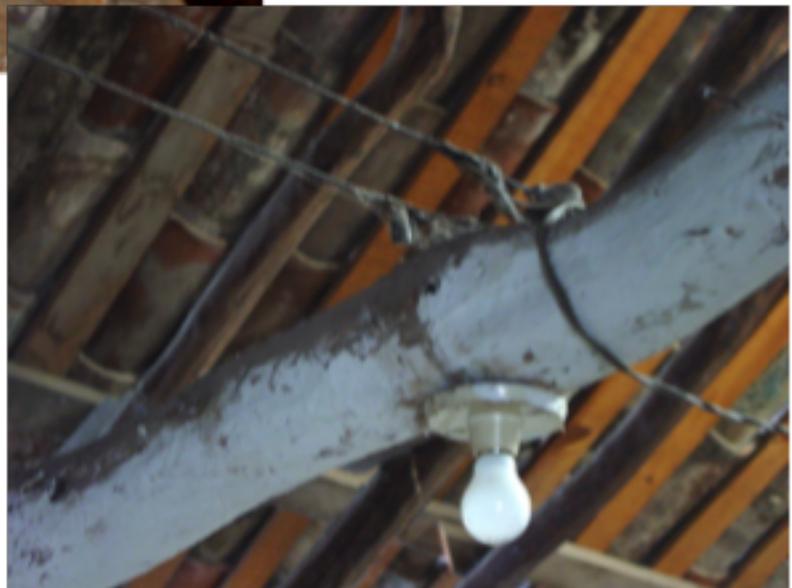
Estacionamiento para vehículos en el antiguo corral, a la par de una de las habitaciones nuevas. Obsérvese la vegetación que se plantó desde que se contó con agua entubada.



Como la vivienda fue construida a finales del siglo XIX y su crecimiento se dio en las primeras dos décadas del siglo XX, ni en el programa original ni en el del matrimonio Barrientos Morales se contemplaron instalaciones eléctricas ni para el agua entubada. Estas se incorporaron sólo hasta los años cincuentas y sesentas. Con introducción de la instalación domiciliar de agua no existieron mayores alteraciones, pues esta no se instaló en construcciones antiguas, sino en las agregadas. No fue así respecto a las instalaciones eléctricas que se incorporaron en las habitaciones y en el corredor. Luego de más de medio siglo de integradas y la ampliación de la red interna con el consecuente aumento del consumo de energía eléctrica, estas instalaciones están al límite de su vida útil. No solo presentan un agregado muy rudimentario, sino también un riesgo para la conservación de la vivienda.



Instalaciones eléctricas riesgosas que pueden ocasionar incendios.



2. Vanos tapiados

Existen dos vanos tapiados. Uno de ellos es el que redujo a la mitad el portón que servía de acceso al ganado y que se encuentra ubicado en el muro de adobe al occidente de la vivienda. A diferencia del resto del muro que es de adobe, este trabajo se hizo de bajareque.



En la fotografía se puede apreciar el ancho del portón original y el del actual, así como los trabajos para tapiar el vano.

El otro vano tapiado ha sido realizado recientemente y con precipitación, a raíz de una intromisión de ladrones. La alteración, hecha de block, es más que obvia. Se encuentra en el muro que separa las habitaciones antiguas localizadas al oriente.



Vano tapiado a causa de los ladrones.



3. Cambio de material

El cambio de material más notorio es el que se fue integrando al piso, cuando las baldosas de barro comenzaron a deteriorarse. Sin retirarse las piezas originales, la solución más económica y práctica que encontraron los responsables del inmueble fue cubrir los vacíos con cemento.



Capa de cemento agregada al piso, que solo significó un arreglo poco duradero.



También en el techo se hizo un cambio de material, esta vez debido a agentes bióticos. Luego de la muerte del único hijo del matrimonio Barrientos Morales que se quedó habitando ahí, Augusto, la habitación adicional de adobe construida en la parte oriental de la vivienda no se alquiló. Quedó cerrada por años, exceptuando el mes de diciembre, cuando era ocupada durante el período de vacaciones por Berta Fely, la penúltima hija de Moisés y Florinda. Esto ocasionó que la habitación se poblara de murciélagos. La forma que se encontró para alejar a estos huéspedes no invitados, fue colocar una lámina translúcida de plástico, con lo que se eliminó el problema, pero se produjo una alteración

Habitación en el extremo oriental de la vivienda. Obsérvese la luz que penetra a través de las láminas translúcidas.



En el corredor y en el comedor se han encontrado cambios de material. Uno de estos casos es el de las columnas que sostienen la cubierta. Cuando las columnas originales se deterioraron, fueron sustituidas con diversos materiales. Una fue sustituida por tubos de cemento para desagüe y en los otros dos casos por reglas de madera de volumen menor que el de las originales. Incluso las bases de piedra que las sostenían fueron sustituidas por bases de cemento.



Columna improvisada con tubos de desagüe.



Columnas improvisadas con reglas de madera.



Algunas de las alteraciones que se han enumerado hasta aquí tienen un efecto más que todo visual. Incluso algunos, como en el cambio en la cubierta, mas bien han sido positivos. Sin embargo, una alteración que si está deteriorando los materiales y por ende a todo el edificio, es el cambio de materiales utilizados en la reintegración de aplanados. En efecto, producto una errónea búsqueda de economía o por desconocimiento, los aplanados que fueron sustituyendo a los desprendidos desde los años sesentas, han estado elaborados con una mezcla de arena y cemento.

Aunque esta solución resultaba práctica y eficiente en los primeros momentos, con el tiempo la incompatibilidad entre los materiales antiguos (bajareque, tierra apisonada o blocks de adobe) con los nuevos resultó en nuevos desprendimientos. Al parecer, en sucesivas ocasiones se reincidió en utilizar la mezcla de arena y cemento, dejando expuesto el material del muro, con las consecuencias resultantes: humedad, desintegración de materiales, deterioro de la resistencia de los muros en función de solo de cercamiento y también de carga. La secuencia siguiente del levantamiento fotográfico, ubica y expone los deterioros, los que se pueden confrontar en el plano respectivo.



La reintegración de aplanados con materiales incompatibles a los originales, solo constituyen una solución momentánea al problema, que a la larga resultan causando más daños. Esta constituyen una alteración que es necesario eliminar. Obsérvese el resultado de mezclar cemento con cal y aplícalos a las paredes de adobe.



Deterioros

Las condiciones climáticas de la región del valle medio del Motagua han ayudado notablemente a la conservación de la vivienda de la familia Barrientos Morales. Como el grado de humedad es bastante bajo en comparación con el resto de regiones del país (hay déficit en las precipitaciones: una máxima de 216 mm en 1989) y la temperatura (mínimas de 15° y máximas de 34°) no mantiene variaciones significativas, básicamente no han existido condiciones favorables al crecimiento de agentes bióticos como líquenes, hongos, insectos. Tampoco, con excepción de la ya mencionada presencia de murciélagos, no ha existido presencia de otros animales o plantas que pudieran ocasionar daños severos a las edificaciones, considerando que la vivienda tiene más de un siglo de existencia.

Por otra parte, a pesar de que la vivienda se halla ubicada a menos de un kilómetro del cauce del río Motagua, es decir, en una zona altamente sísmica, la incidencia de las vibraciones no le han ocasionado mayores daños, quizás debido a la estructura de la misma. Esto es significativo, pues como se ha mencionado con anterioridad, esta es la única edificación de ese tipo que subsiste en la aldea. Las otras han desaparecido por los sismos o por decisión de sus propietarios, que buscan construir con materiales y sistemas más modernos o menos riesgosos que el adobe.

Con esta consideración general, ahora pasamos a describir los deterioros presentes en el inmueble.

1. Deterioro de la cubierta

La primera preocupación para la conservación de la parte antigua de la vivienda, es la condición del techo. Debido a la falta de mantenimiento y al abandono, ha existido permanentemente un proceso de corrimiento de las tejas. Los sismos también provocan el corrimiento de dichos elementos. Ello provoca el humedecimiento general de las reglas de pino que sostienen las tejas, así como de los troncos rollizos que forman la estructura que sostiene la cubierta. Si bien las lluvias son escasas en la aldea, a veces se desatan chubascos o pueden ocurrir algunos días lluviosos a lo largo del año. Se evidencia también el faltante de tejas generalmente en los extremos, que es en donde menos problemas ocasionan.

El resultado de esta humedad, especialmente en los meses de julio y septiembre, que son los más lluviosos del año, es un lento deterioro de los materiales (pudrición, en el caso de la madera; desintegración, en el caso de los muros). Si el grado de daño no es mayor, se debe a las condiciones climáticas de la región (ambiente seco) que han incidido en la conservación del inmueble.



En esta fotografía se puede apreciar el desplazamiento de las tejas....





Y en esta, las consecuencias de la humedad derivada de las lluvias.

Aunque la mayor parte de los elementos de la cubierta se encuentran en buen estado, es necesario realizar un estudio más detallado de cada uno de ellos. A simple vista, solo uno de los troncos rollizos que sirven de tendales presenta señales de deterioro causado por insectos. Este se encuentra hacia el extremo oriental de la vivienda, en la vertiente que da al sur. En este caso, la integración de un nuevo tronco rollizo es inevitable.



Deterioro causado por insectos en el soporte de la cubierta.



2. Deterioro de pisos

Luego del deterioro apreciado en la cubierta, el segundo daño por su magnitud es el del piso. El material original se mantiene en casi la totalidad, pero muy deteriorado. Las baldosas presentan quebraduras, grietas o pérdida de material. Es posible encontrar algunas baldosas aisladas en buen estado, pero por lo general no llegan a formar un conjunto aunque sea pequeño.



Baldosas deterioradas en el corredor, al igual que en toda la vivienda.

3. Faltante de pisos

Aunque casi el cien por ciento de la vivienda presenta un deterioro de pisos, también existen porciones en donde el piso falta por completo. Esto ocurre en mayor grado en el frente de la vivienda, puesto que aún cuando está dentro de la propiedad, es frecuentemente visitado por los aldeanos que buscan la comodidad que ofrecen los poyos.



En el exterior de la vivienda es en donde más se observa el faltante de pisos, debido al uso tanto de la familia como de personas ajenas que buscan la comodidad de los poyos.



4. Faltante de aplanados

Como consecuencia de un mantenimiento realizado irregularmente y en forma deficiente como se señaló antes, en los muros se aprecian faltantes de aplanados, los cuales son causados por vibraciones, aunque por lo general se deben a acciones humanas. Obviamente, una adecuada integración de materiales daría resultados más perdurables. Obsérvense los deterioros en la siguiente secuencia del levantamiento fotográfico y confróntense con el plano respectivo.



Faltante de aplanado en el frontispicio.



Faltante en la puerta de entrada al patio.



Faltante en el frontispicio, junto al poyo occidental.





Faltante en el exterior del muro occidental.



Faltante en el muro sur de la habitación oriental



Interior del comedor.



Muro oriental, entre el comedor y la cocina



Desprendimiento de aplanados en el frontispicio y retrofrontispicio de la cocina.



También se presenta desprendimiento de aplanados en la única columna de lastres que sostenían el altillo; y en el brocal del pozo.



Faltante de repellos en la columna, a la izquierda y brocal del pozo.

5. Falta de pintura, suciedad en los muros

Con el abandono parcial de las habitaciones antiguas de la vivienda, las paredes presentan polvo y suciedad, por lo que se requiere una nueva limpieza generalizada y luego aplicación de dos capas de pintura de cal.

6. Grietas en los muros

Los sismos han ocasionado diversos agrietamientos en algunos muros de la vivienda, y aunque no constituyen una amenaza a la estabilidad de la estructura que amerite trabajos de consolidación, si necesita de procesos adecuados de resane que impidan que los deterioros continúen y lleguen a ser peligrosos. Estas grietas se ubican en los muros de adobe, mientras que los muros de bajareque no presentan problemas de esta naturaleza.



Grieta en el muro occidental.

Grieta en la junta del muro norte y el muro oriental, vista desde adentro y desde afuera.



7. Desplomes

Dos son los desplomes más destacados. Uno es el que afecta a las columnas que sostienen la cubierta, en el corredor. Aunque no reviste características de gravedad, los sismos pueden acelerar el problema. De la misma manera, el muro occidental de la vivienda de Julio Barrientos Morales, que da hacia un callejón, presenta un ligero desplome. Los muros presentan irregularidades que no pueden confundirse con alabeos o flambeos, pues solo son producto de las técnicas vernáculas utilizadas en la construcción.



Desplome en las columnas del corredor.

Desplome en el muro de la vivienda ubicada en el extremo occidental. Se trata de un muro antiguo de los que sostenía el altillo.



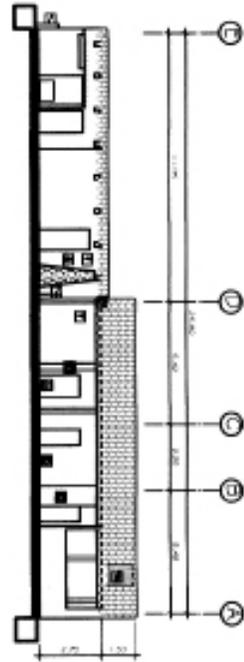
8. Desintegración de la madera

La madera utilizada en la construcción de la vivienda Barrientos Morales es de variedades sumamente resistentes. Por tanto, han soportado bastante bien el paso del tiempo. En muy contados casos, sin embargo, se ha detectado trozos de madera en proceso de desintegración que ameritan su restitución y consolidación. Uno es el ya mencionado tendal en la parte oriental de la estructura que soporta la cubierta. Otro es el dintel de la puerta de entrada al patio, que ha estado expuesto por más de un siglo a la intemperie, la humedad y a la acción de los insectos. La madera de puertas y ventanas necesita una evaluación más detenida.

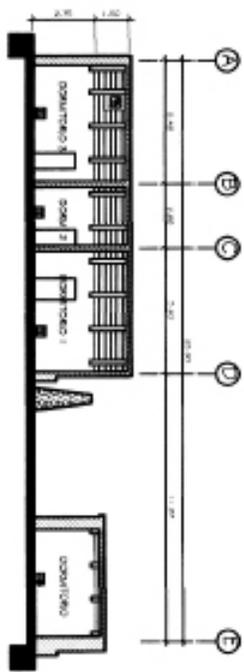


Dintel en la entrada al patio.

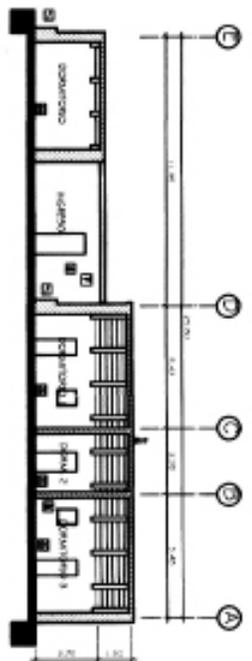




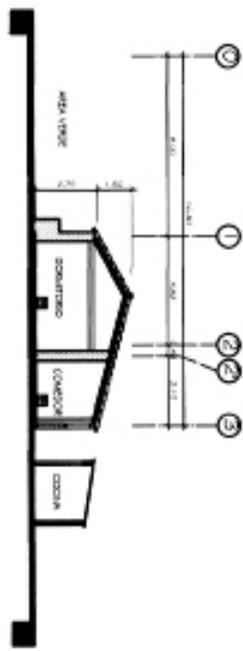
ELEVACION POSTERIOR (DETERRIORS)
1:500 6/2018



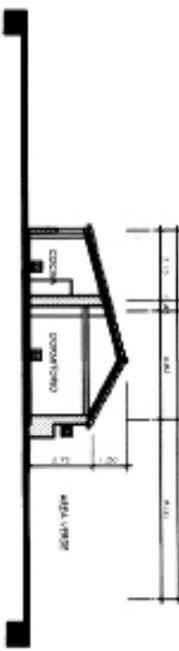
SECCION A - A' (DETERRIORS)
1:500 6/2018



SECCION B - B' (DETERRIORS)
1:500 6/2018

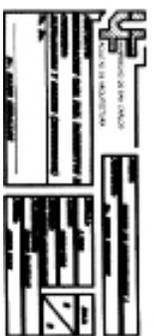


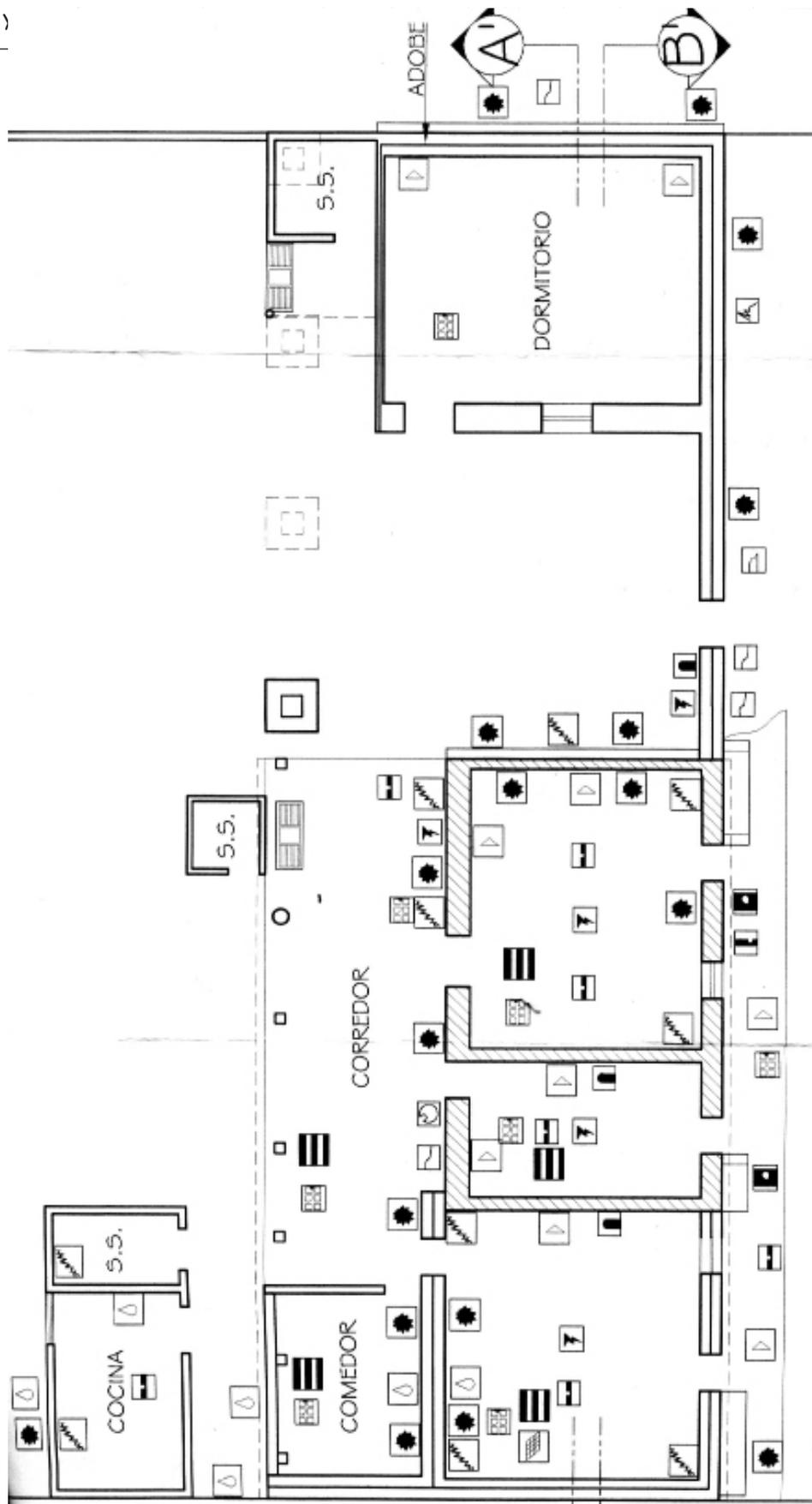
SECCION C - C' (DETERRIORS)
1:500 6/2018



SECCION D - D' (DETERRIORS)
1:500 6/2018

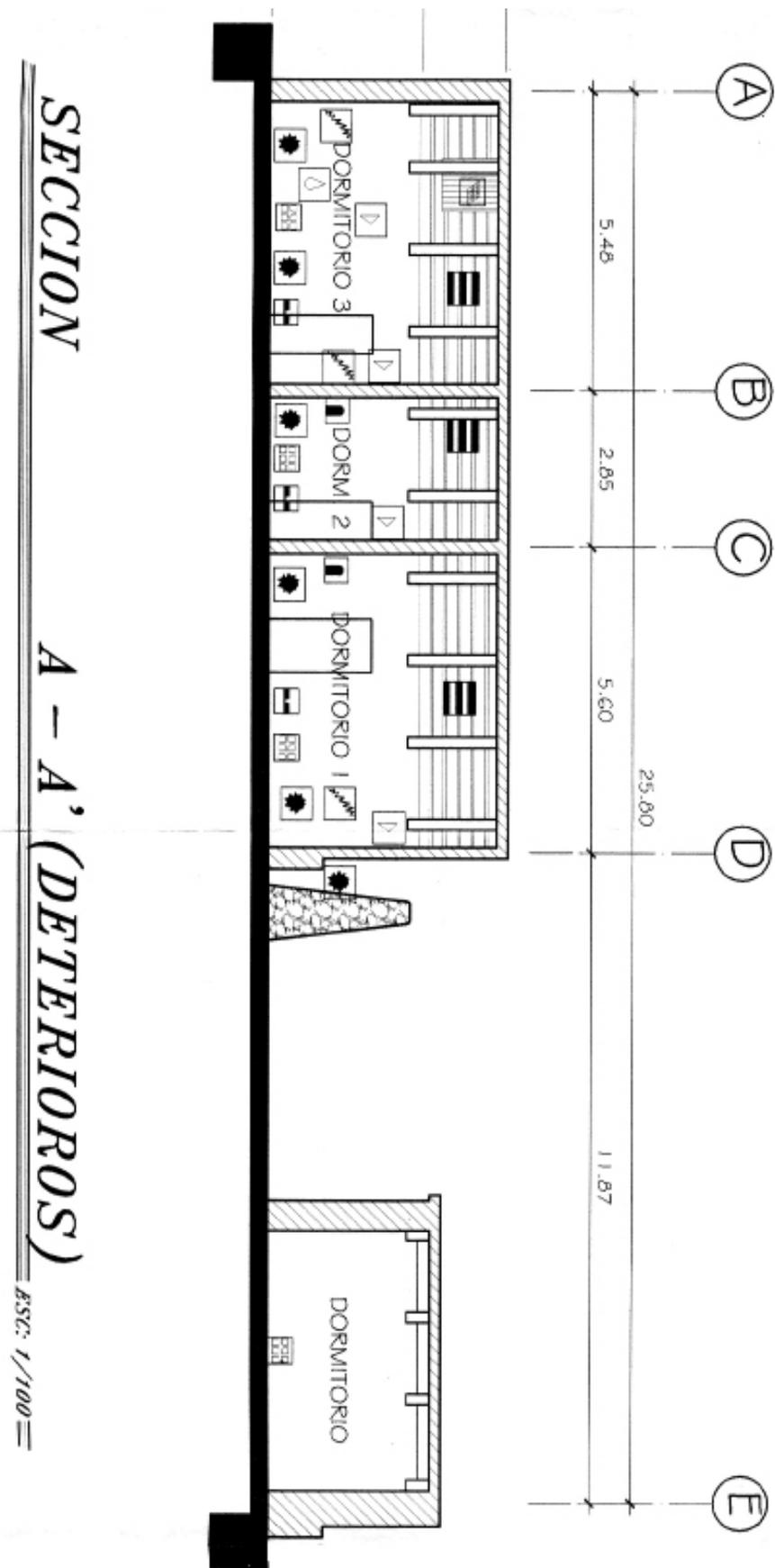
ANEXOS DE LA PROYECTO	
1	CONSTRUCCION DE MURALLA
2	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
3	RECONSTRUCCION DE LA PARED
4	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
5	RECONSTRUCCION DE LA PARED
6	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
7	RECONSTRUCCION DE LA PARED
8	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
9	RECONSTRUCCION DE LA PARED
10	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
11	RECONSTRUCCION DE LA PARED
12	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
13	RECONSTRUCCION DE LA PARED
14	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
15	RECONSTRUCCION DE LA PARED
16	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
17	RECONSTRUCCION DE LA PARED
18	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
19	RECONSTRUCCION DE LA PARED
20	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
21	RECONSTRUCCION DE LA PARED
22	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
23	RECONSTRUCCION DE LA PARED
24	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
25	RECONSTRUCCION DE LA PARED
26	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
27	RECONSTRUCCION DE LA PARED
28	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA
29	RECONSTRUCCION DE LA PARED
30	RECONSTRUCCION DE LA CUBIERTA





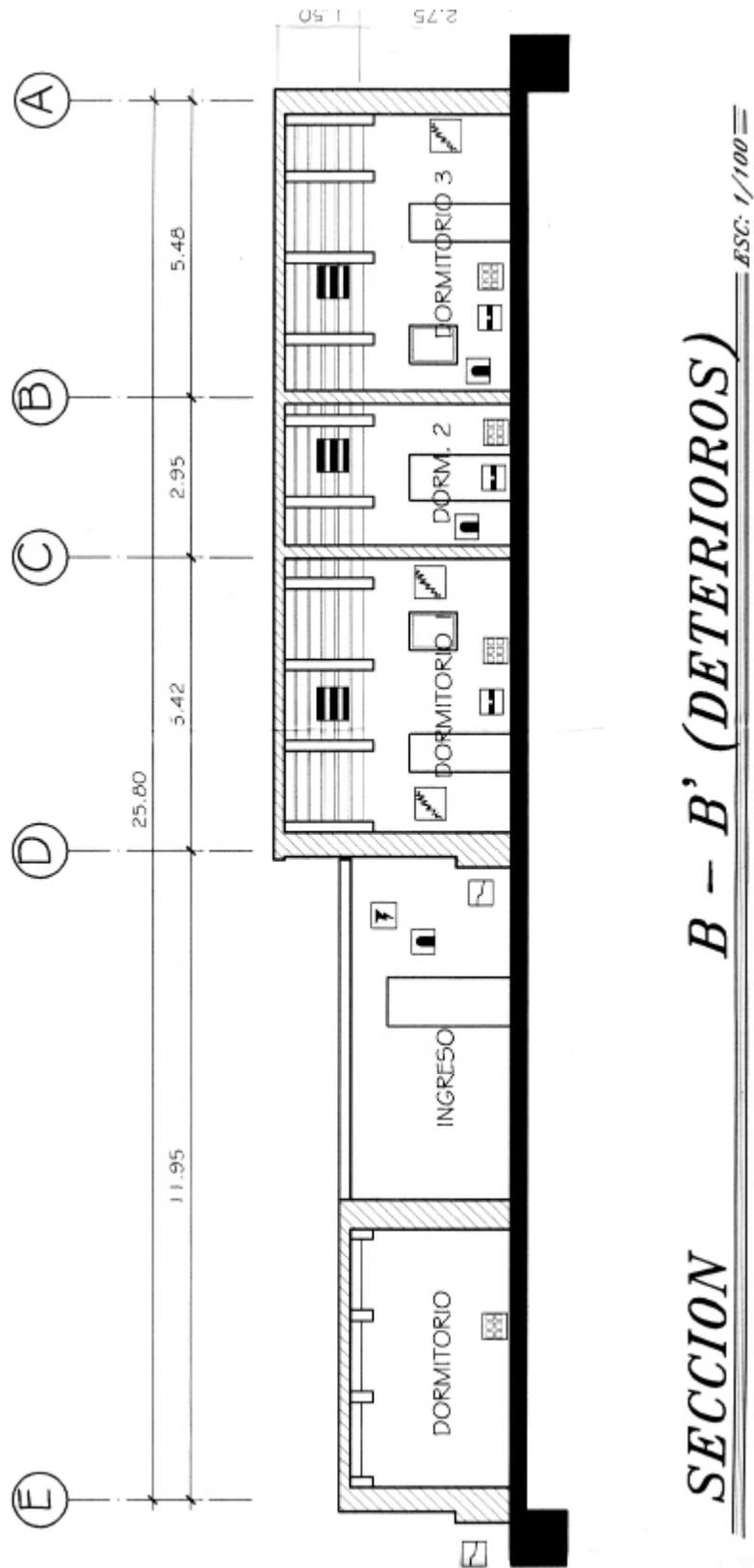
ELEVACION Y SECCIONES DE DETERIOROS





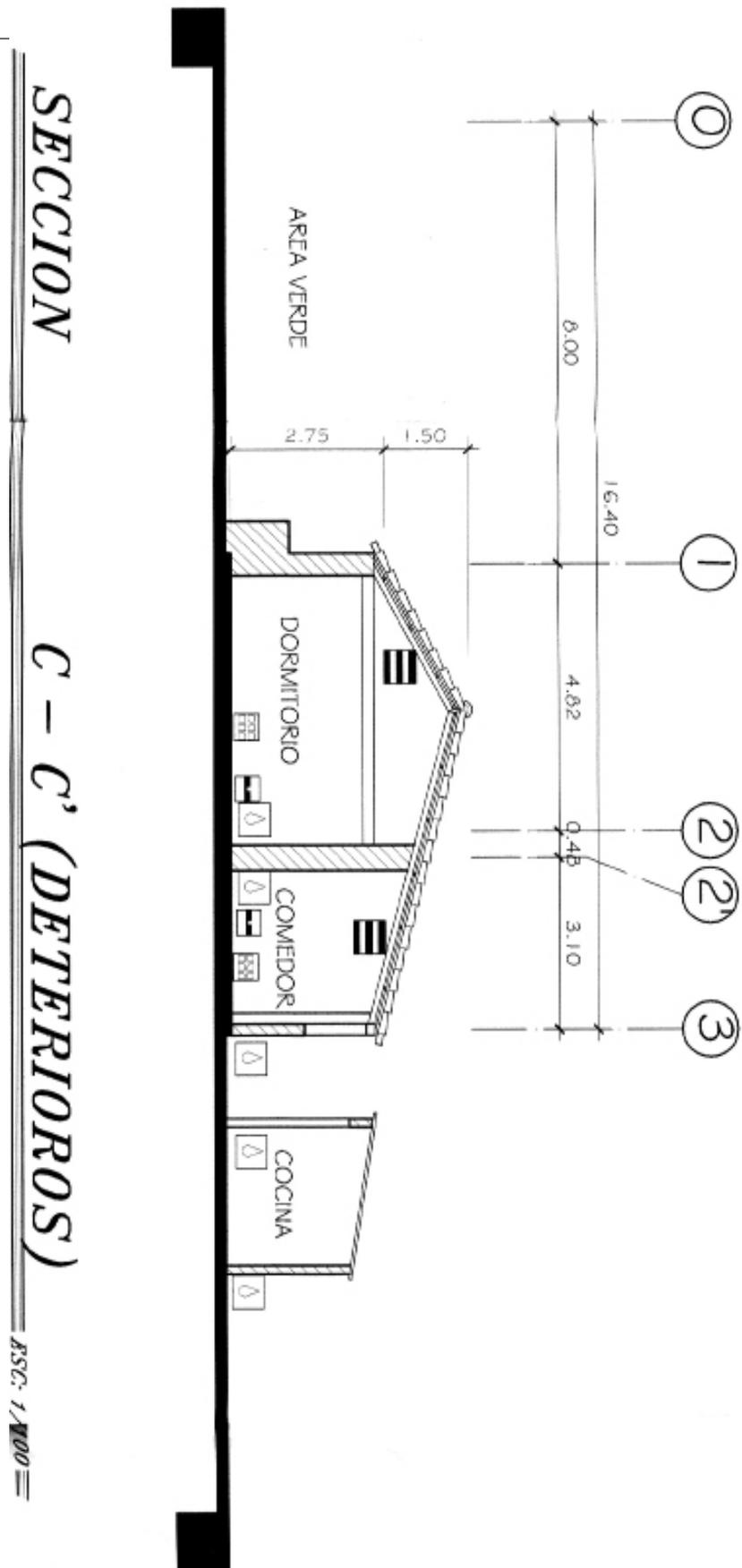
PLANTA, DETERIOROS





SECCION A-A' DETERIOROS



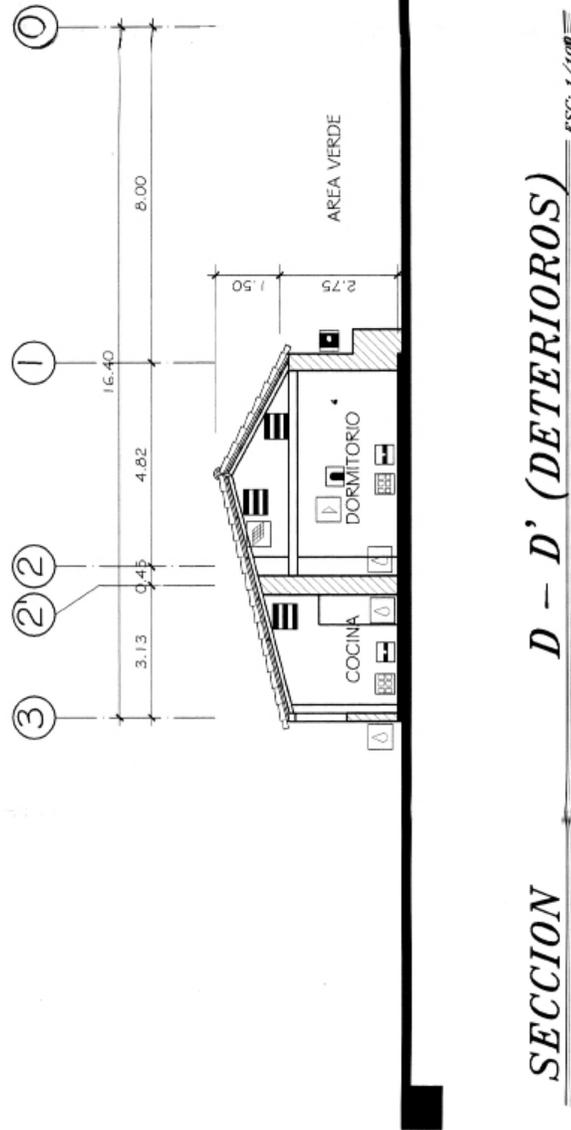


SECCION B-B' DETERIOROS



SIMBOLOGÍA DE DETERIOROS

	DISGREGACIÓN DE MATERIALES
	DESPRENDIMIENTO DE APLANADOS
	DETERIORO EN MUROS
	FALTANTE DE ELEMENTO
	FALTANTE DE PUERTA
	FALTANTE DE VENTANA
	FALTANTE DE AFLANADO
	FALTANTE DE BALAUSTRÉ
	FALTANTE DE PISO
	JUNTAS EROSIONADAS
	VANOS TAPIADOS (ABIERTOS)
	FALTANTE DE TECHO
	ROTULO EXISTENTE
	FALTANTE DE BANQUETA
	DETERIORO DE PISO
	FALTANTE DE PINTURA
	ALTERACION EN TECHO
	INSTALACIONES ELECTRICAS PELIGROSAS
	HUMEDAD
	GRIETAS Y FISURAS
	FILTRACION DE LLUVIA
	DESPRENDIMIENTO DE ACABADOS
	DESPLOME



SECCION C-C' DETERIOROS



SECCION D-D' Y SIMBOLOGIA DE DETERIOROS





8. Criterios de intervención

Por la importancia histórica del inmueble, patrimonio no solo de la familia sino de toda la comunidad, se hace necesario un proyecto de restauración, interviniendo los materiales y estructuras de la vivienda, con el fin de prolongar su vida y utilidad. La propuesta no consiste en retornar a las condiciones del inmueble cuando se encontraba en su esplendor, por los años veintes del siglo pasado. Las condiciones y exigencias de la sociedad han variado mucho respecto a aquella época y la actividad económica a la que se dedican sus propietarios también ha variado sustancialmente.

Para realizar nuestra propuesta, se destacarán los siguientes principios:

- **Preservar antes que restaurar.**
- **Toda integración será de carácter reversible, sin daño a las estructuras antiguas.**
- **Se debe tomar en cuenta el contexto.**
- **Debe garantizarse un uso económico viable.**
- **La restauración es una actividad sistemática.**
- **La conservación implica una elección.**

De la misma manera, se atenderá a los principios de ICOMOS de la restauración del patrimonio vernáculo, cuyo texto se ha mencionado en la introducción.

Se entiende como restauración una operación especial de la conservación, definiéndola como: **la actividad física sobre el objeto cultural, destinada a salvaguardarlo, mantenerlo y prolongar su existencia hacia el futuro.**

Los principales criterios de intervención que se utilizarán serán:

- Consolidación
- Liberación
- Integración

Para los fines de este trabajo se entenderá como **consolidación**, la **introducción de elementos que aseguren la conservación del objeto cultural.**

Se adoptará como definición estipulativa para este trabajo para la **liberación**, la **supresión de elementos agregados sin valor cultural o natural que afecten la conservación o impidan el conocimiento del objeto cultural.**

De igual manera, la definición estipulativa que se adopta para **integración** es: **aportación de elementos claramente nuevos y visibles para la conservación del objeto cultural.**

Por tanto, se propone realizar una intervención tendente a restaurar:

- las tres habitaciones antiguas y el corredor;
- el altillo;
- el conjunto formado por el pozo, la pila y el baño;
- el horno; y
- la cocina.

(Ver planos de la propuesta).

El proyecto también contempla un nuevo plan de uso del patio, la integración de la vivienda de Julio Barrientos (en la parte noroccidental) al conjunto del altillo y la intervención de la vivienda de Luis Alberto Titus (al fondo del patio) para que se integre armónicamente al conjunto.

En términos generales, para las tareas de restauración, se seguirán los lineamientos del Manual técnico de procedimientos para la rehabilitación de monumentos en el D. F., de Albert González Avellaneda.



1. Obras preliminares

El primer lugar, se procederá a habilitar dos bodegas, una para los bienes muebles de la vivienda y otro para herramientas y materiales que se utilizarán en las labores de restauración. Dispuestas las bodegas, se procederá a la estiba y almacenaje.

Luego se hará una limpieza general del inmueble, procediéndose al desalojo de los escombros y basura acumulados en las habitaciones, patio, pasillos, etc.

Se procederá a liberar el panal que se encuentra entre el muro occidental y la cubierta, pues aunque las abejas no causan los daños que la polilla, a la larga alteran la composición de los materiales. Al principio se pensó que era un refugio de comejenes, uno de los insectos que causan más daños a la madera por su contenido de celulosa. Sin embargo, una inspección más minuciosa demostró que se trataba de un panal.



Panal de abejas, en el muro occidental y el techo de la vivienda Barrientos Morales.

Enseguida se procederá a proteger los elementos que pudieran resultar afectados por los trabajos de restauración, cubriéndolos con madera, plástico, papel, etc., dependiendo del análisis y evaluación realizados.

2. Levantamiento y desmontaje de la cubierta

Para proceder a las labores de restauración, se hace necesario desmontar la cubierta, lo cual conlleva en primera instancia el levantamiento cuidadoso de la misma. Este trabajo, realizado minuciosamente, podrá descubrir las distintas etapas de construcción, lo que podrá evidenciarse al dimensionar los elementos constitutivos. Una representación en planta de la cubierta, mostrará las modificaciones sufridas por el inmueble.



ble a lo largo del siglo de su existencia.⁹⁷ Los planos se realizarán a una escala de 1:100 y en ellos se consignarán:

- La distribución en planta de todos los elementos significativos de la cubierta.
- Las medidas generales y parciales de la cubierta y sus elementos principales.
- Las secciones de los elementos principales.
- La altura de los puntos más significativos del techo.
- El espaciamiento general de cada uno de sus elementos.
- La numeración general de sus elementos.
- Se harán detalles de algunos de sus elementos principales como tijeras y otros.
- Las áreas y los elementos deteriorados.
- Los derrumbes parciales.
- Las instalaciones eléctricas.

2. Obras de liberación

1.1 Liberación de aplanados y cernidos de cemento:

- 1.1.1 Previamente se protegerá el piso y otros elementos que pudieran dañarse.
- 1.1.2 Los repellos de cemento se retirarán con golpe rasante dado con cuchara de albañil. En los puntos en donde presente mayor adherencia, se retirarán con martillo dando golpes rasantes.
- 1.1.3 Si se necesita afinar se usará cincel y martillo, pegando golpes suaves y rasantes a fin de no afectar la estructura.

1.2 Liberación de agregados:

- 1.2.1 Liberación de pintura. En el rotulo que se encuentra en la fachada, así como en cualquier lugar en donde se encuentren capas de pintura industrial, se aplicara una capa de removedor comercial; se esperaran diez minutos y se raspara la pintura con cepillo de alambre y espátula, procurando no afectar el repello. Si no sale la capa de pintura, se aplicara una segunda mano de removedor. Al finalizar, se lavara con agua y jabón neutro.

97. Carlos Dunn Márquez y Nelson Melero Lazo, **La documentación arquitectónica, un método para la elaboración de la documentación preliminar de los proyectos de restauración arquitectónica**, Cuba, Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museografía, Ministerio de Cultura, 1992.





Pintura industrial sobre muro antiguo. El rótulo es una broma hace referencia a la edad de los habitantes de la vivienda.

- 1.2.2 Liberación de tabiques de block. En el caso de la liberación de tabiques y muros de block (como el tabique que se encuentra entre los cuartos de bajareque y de adobe y el baño que se encuentra adosado a la pared de la cocina) se hará una sisa entre el tabique o muro agregado y el muro original, de al menos 3 centímetros (con martillo y cincel), para evitar transmitir vibraciones a los muros originales. Entonces se procederá a la demolición absoluta, procediendo en tramos no mayores de un metro.
- 1.2.3 Liberación de ambientes con laminas de zinc, como es el caso de la ducha que se encuentra adosada a la pila del corredor. Se liberarán una por una las láminas, con uña y martillo. Posteriormente se retirarán los cimientos de block, el techo y el piso.
- 1.2.4 Liberación de la pila. La pila que se encuentra en el corredor habrá de ser retirada, no solo por su estado de conservación, sino porque el programa de restauración contempla la integración de una pila nueva en el lugar de la pila original, cerca del pozo. Se hará la liberación procurando evitar en lo posible las vibraciones.
- 1.2.5 Liberación de pisos. Como se considera que todos los pisos antiguos han sufrido tal deterioro que no es posible rescatar sino piezas sueltas, se procederá a la liberación de los mismos. Se desprenderán las losas de barro cocido y los agregados de cemento liquido en forma cuidadosa, procediéndose a realizar esto manualmente para evitar vibraciones y proteger las piezas en buen estado. Posteriormente se almacenarán estas para su reinstalación. En este caso, no amerita un levantamiento del piso, pues las losas recuperadas se ubicarán juntas a fin de crear un espacio del piso con materiales originales. Es de hacer notar que las piezas no tienen un tamaño uniforme, habiendo variación de las medidas por cada lado (29 y 30 centímetros son las medidas más comunes).





Baldosa de barro de 29 cm.

- 1.2.6 Retiro de instalaciones eléctricas. Por el deterioro físico y visual de las actuales instalaciones eléctricas, se procederá a retirarlas, almacenándose aquellas que sea posible reutilizar.
 - 1.2.7 Liberación de puertas y ventanas. Se retirarán todas las puestas y ventanas de la construcción antigua, para su restauración en un taller de carpintería. Se deben descartar los elementos que presenten maderas en un estado avanzado de desintegración, tal que impida su limpieza, desinfección y consolidación. Se procurará dañar lo menos posible los apoyos o marcos en que se encuentre las puertas y ventanas.
3. **Obras de consolidación.** Inyección de grietas. Se procederá a retirar los aplanados y el material suelto a fin de descubrir la trayectoria y dimensión de la grieta. De acuerdo al manual de González Avellaneda, se aplicará aire a presión para retirar residuos del interior y se lavará con agua. A continuación se resanará la grieta con material del mismo tipo, evitándose el uso de cemento, que no ha funcionado en las reparaciones que se han hecho a lo largo del tiempo. Para la inyección se recomienda una lechada de cal utilizando baba de nopal como consolidante. Se deberán dejar dentellones para que exista amarre entre el material existente y el de restitución. Se insertarán boquillas de tubo de plástico flexible de 1/2" o 3/4", con separación de 50 cm entre ellas y sobresaliendo unos 20 cm. Se empezará con la boquilla más baja hasta la saturación de la grieta y se continuará con la superior y así hasta terminar. Las boquillas se cortarán al ras una vez que haya fraguado la lechada.
 4. **Integración de una cubierta de lámina perfil 10 y teja de barro cocido.** Realizada la consolidación de los muros, el siguiente paso consiste en intervenir la cubierta, pues esta representa el mayor peligro en



caso de sismo, además de que es la principal causa de deterioro de la vivienda al permitir la entrada de agua de lluvia y por tanto, incrementar la humedad.

Para garantizar una estructura firme, se procederá a la integración de una solera de amarre de concreto sobre los muros de carga. La solera irá en medio de una cajuela de ladrillo de barro cocido que servirá como transición entre el adobe o bajareque y el concreto. A cada metro, llevará pines que amarren la solera con el muro.

Concluida la solera, se procederá a reintegrar la cubierta, descartando los materiales en mal estado, tanto tejas como las reglas de pino y, si fuera el caso, las vigas que se considere necesario. Se consolidará la estructura de la cubierta. Restaurada la estructura de vigas y reglas, se integrará sobre ella una cubierta de lámina perfil 10 y sobre esta, tejas impermeabilizadas, con carrileras en cuadros para impedir deslizamientos.

Antes de impermeabilizar las tejas, se procederá primero a reemplazar las unidades en mal estado y a la limpieza de las que se consideren adecuadas para reintegrarlas. Luego se procederá a la impermeabilización. El impermeabilizante consistirá en una solución de agua y jabón de coche de acuerdo a fórmula y procedimiento de comprobado efecto (a definir). A efecto de evitar el regreso de murciélagos o animales semejantes, se dejarán láminas de material transparente sin cubrirlas con tejas, espaciadas a lo largo de la cubierta, tal como en la actualidad ocurre en el cuarto del extremo oriente.

- 6 **Integración de piso de baldosa de barro cocido.** El estado de deterioro de las baldosas de barro cocido las hace prácticamente inutilizables en una restauración, sino algunas piezas aisladas, como se señaló **supra**. Reintegrar las baldosas de barro cocido no es posible, entonces, sino en mínima parte y más bien buscando un efecto demostrativo del material original de la vivienda. Lo que se propone entonces, es integrar nuevas baldosas de barro, lo más similares posible a las originales.
- 7 **Restauración de puertas y ventanas.** Las puertas y ventanas constituyen no solo elementos utilitarios sino además decorativos, sobre todo las primeras, por sus características dobles hojas. Un examen de los materiales de estos elementos permitirá determinar cuáles es necesario cambiar, para lo cual se harán las integraciones necesarias, en la carpintería seleccionada para tal efecto y que reúna las condiciones de idoneidad requeridas. El proceso de pintado quedará para después de que se realice la instalación y la pintura de los muros.



- 8 **Integración de nuevas columnas en el corredor.** En el corredor se cambiarán las tres columnas que fueron improvisadas, sustituyéndolas por nuevas de madera de cedro debidamente secadas y con la forma de las originales. Se integrarán también las bases, buscando la similitud con las originales. El desmontaje de la cubierta servirá para corregir la verticalidad de las columnas todas.

- 9 La **limpieza general** de la vivienda es el siguiente paso, a fin de quitar la suciedad, posible existencia de sales, hongos, vegetales, etc., aunque esto último parece improbable. Luego de limpiar los muros, se procederá a revisar la adherencia en donde existan faltantes de aplandados. Finalmente **se integrarán repellos nuevos de cal y arena con baba de nopal** en proporciones similares a los originales.

Esta fase terminará con la **aplicación de dos manos de pintura de cal blanca**, dado que la evidencia más antigua de que se dispone (fotografías) nos indican que este era probablemente el color original.

Para concluir con la restauración de esta parte antigua de la vivienda, se procederá a **integrar un nuevo sistema de electrificación e iluminación artificial entubado**, que permita garantizar la seguridad y disponer de suficientes contactos para las necesidades actuales de uso de electrodomésticos y otros aparatos eléctricos.

11. Restauración del altillo

Esta es la parte más problemática de la propuesta, puesto que requiere mayor inversión y luego, abarca dos de las propiedades en que fue dividida la vivienda. Sin embargo, también es la más atractiva, porque volvería a darle la prestancia que tuvo en su época. La propuesta abarca varias tareas preliminares.

Lo primero que debe hacerse, es una investigación arqueológica que permita identificar la ubicación de los cercamientos y columnas. También se debe realizar calas en el muro de adobe para ver la pertinencia de conservarlo, consolidarlo o integrar uno nuevo.

Resueltas las dudas y realizado el trabajo que resulte, se procederá a liberar los muros de block de la vivienda de Julio Barrientos y el baño nuevo. Entonces se procederá a integrar las tres columnas faltantes y a restaurar la que aún se conserva.. Con estas determinaciones se procederá a restaurar las dos bodegas existentes, ahora reutilizándolas como dormitorios o bien una como dormitorio y otra como sala /estudio.



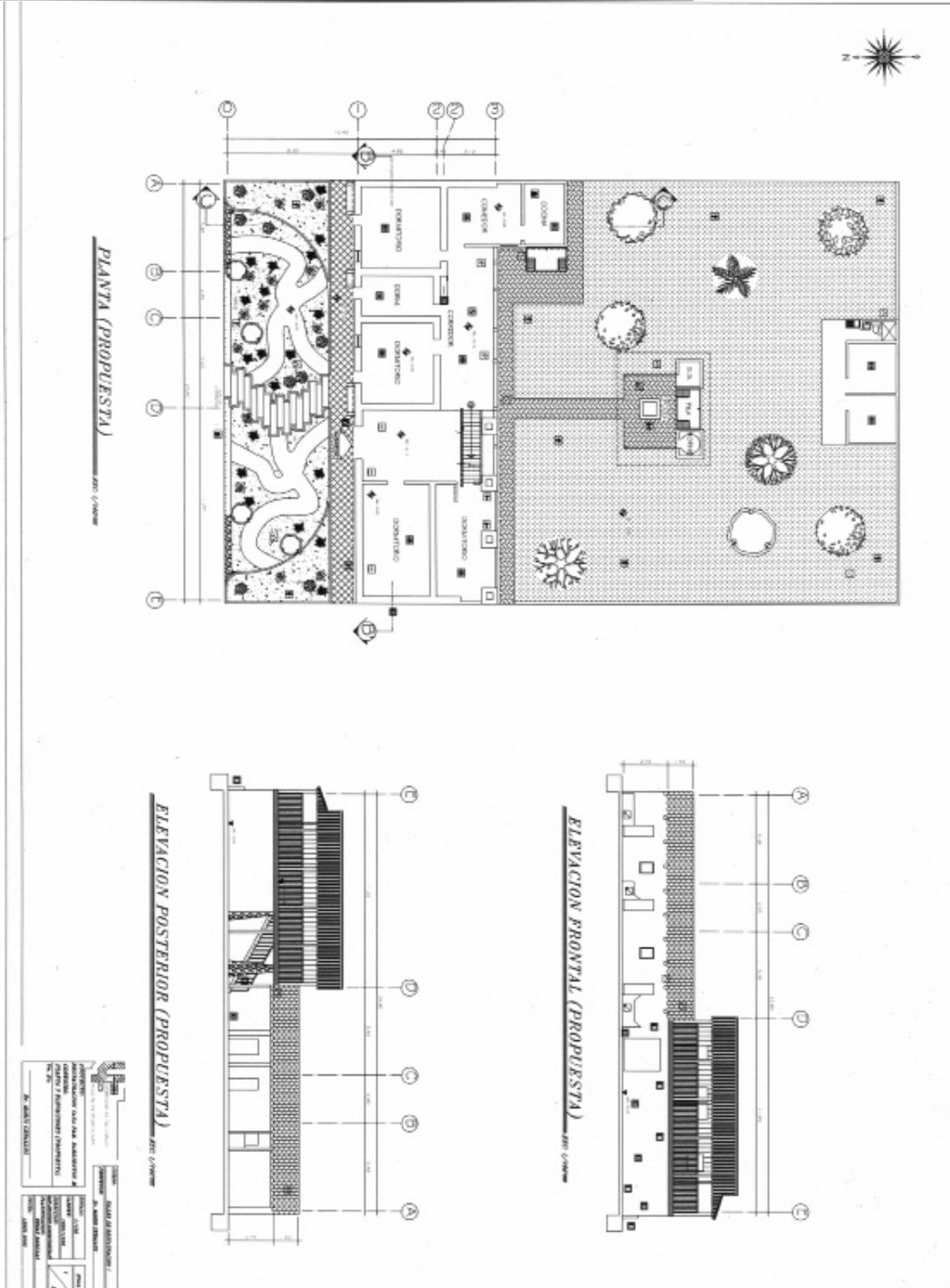
El altillo se restaurará siguiendo las características originales: es decir, dos ambientes rodeadas en tres de sus lados por corredores, con muros y escalera de acceso de madera. La escalera arrancará del final del corredor y no tendrá descansillo. El techo seguirá siendo de dos aguas y su media culata hacia el occidente. En cambio la cubierta será de lámina perfil 10 y se integrará cielo raso un material aislante, pero liviano. En este caso volvemos a las anotaciones de Ignacio Solís quien ya advertía de las inconveniencias de la lámina de zinc respecto al frío y al calor. Para finalizar, la pintura de la cubierta deberá integrarse armoniosamente con la cubierta de teja de las habitaciones antiguas.

12. Los otros conjuntos

Como no tenemos más evidencias que los recuerdos de quienes eran niños en los tiempos del apogeo de la vivienda, la propuesta de elaboración de los otros conjuntos se basará en los diseños tradicionales de baños, pilas, cocinas, etc. de la región del valle medio del Motagua.

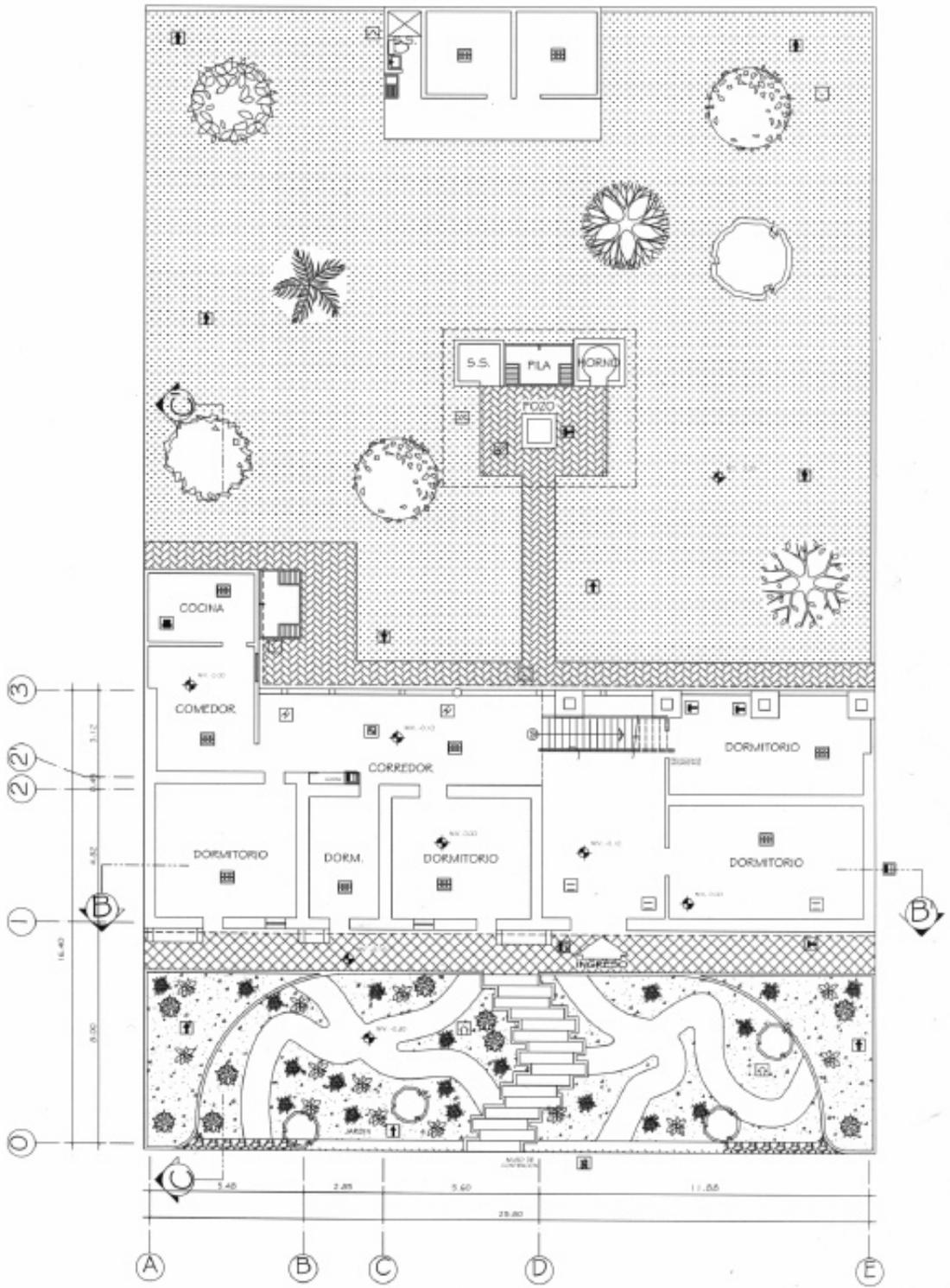
En el caso de la vivienda que se halla ubicada al fondo del patio, se le integrará un techo de una agua, con el sistema de lámina perfil 10 y teja de barro cocido, para lograr una mejor integración al resto de la casa.





PROPUESTA. PLANTA Y ELEVACIONES.

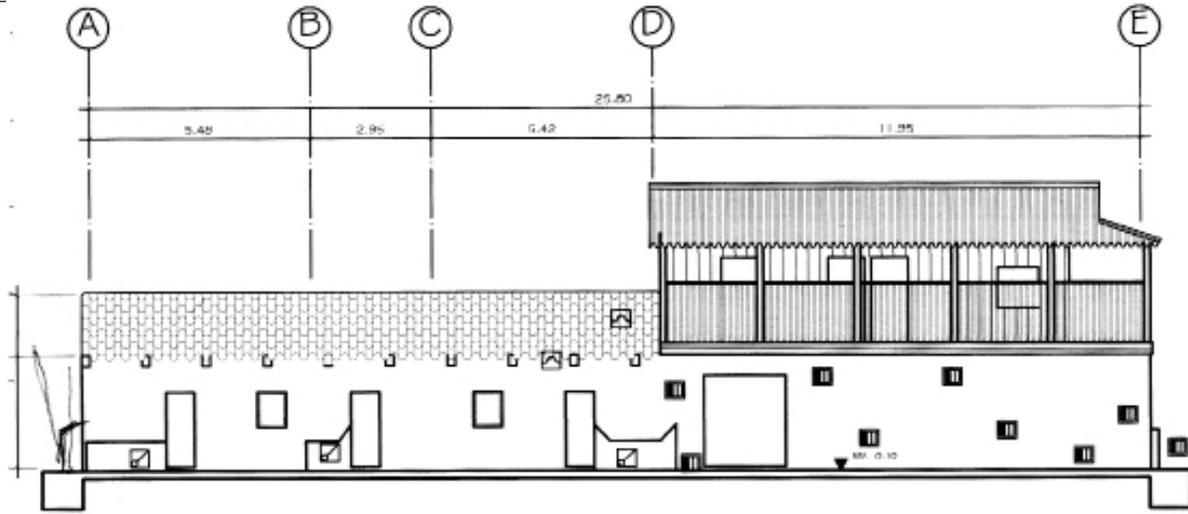




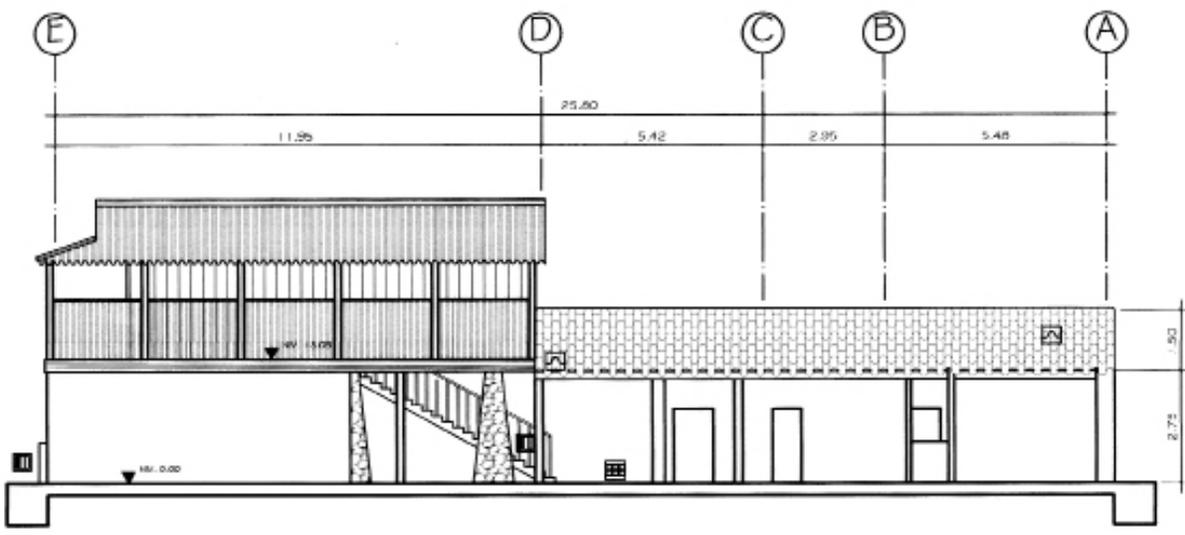
PLANTA (PROPUESTA)

ESCALA 1/100



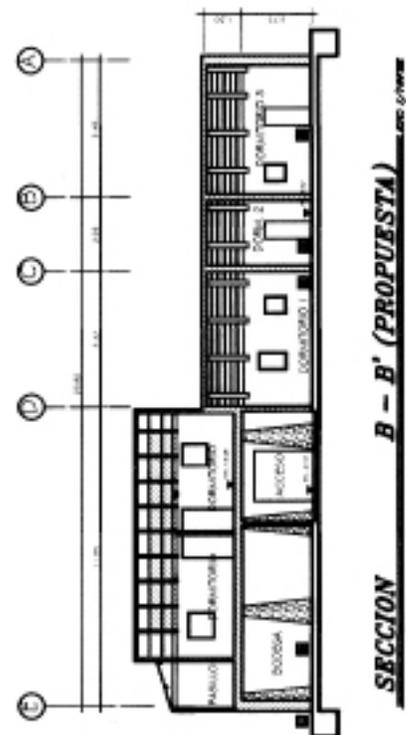
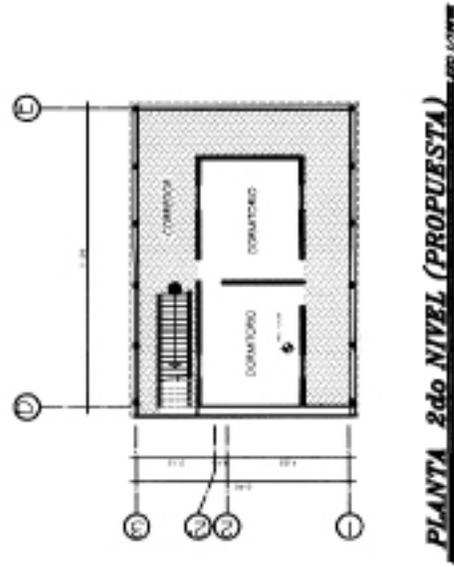
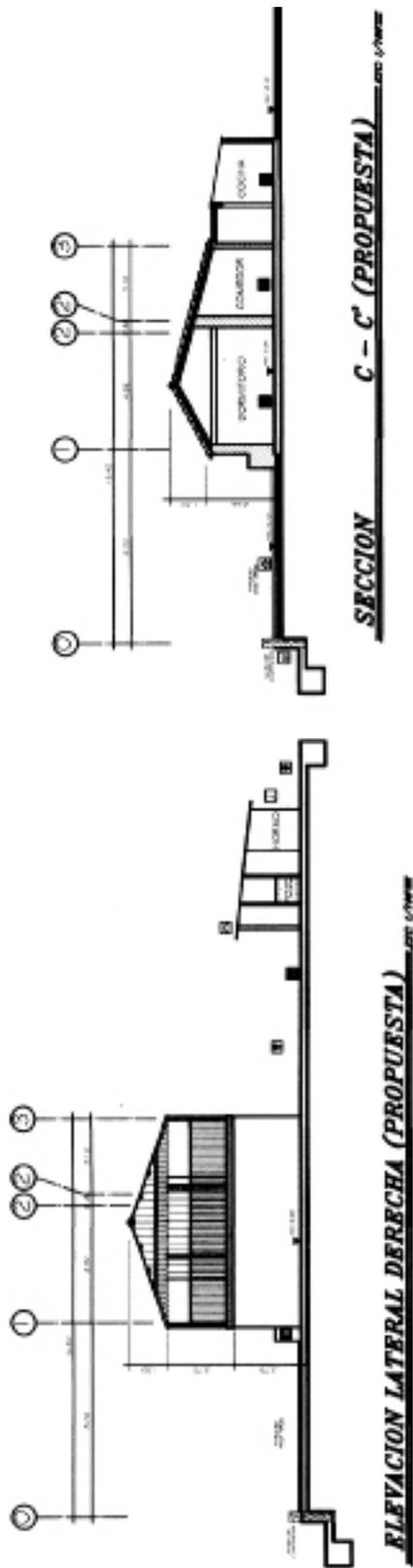


ELEVACION FRONTAL (PROPUESTA) ESC: 1/100



ELEVACION POSTERIOR (PROPUESTA) ESC: 1/100





PROPUESTA. ELEVACION Y SECCIONES.







9. Conclusión y fuentes de información

Conclusión

Luego del análisis de alteraciones y deterioros de la vivienda de la familia Barrientos Morales que se hicieron a lo largo de mis estudios de la Maestría en Restauración con Especialización en Bienes Inmuebles y Centros Históricos, se pudo establecer que los daños físicos que presenta el bien, han sido causados fundamentalmente por factores derivados del uso del inmueble, destacando el abandono en las edificaciones y el cambio de uso del suelo en el patio. También ha sido posible determinar que los sismos, frecuentes en la región, han provocado deterioros pero no determinantes, así como el hecho de que las condiciones de baja humedad relativa han permitido que los materiales se hayan conservado en buenas condiciones, luego de un siglo de construida la vivienda.

Como conclusión sobre este aspecto, entonces, se llega a establecer que los daños en la vivienda pueden ser superados con un adecuado proyecto de restauración y con la puesta en uso de todos sus ambientes.

Ahora bien, para proceder a la restauración, se hacía necesario profundizar en los aspectos contextuales y en la historia de dicha vivienda. De tal forma se procedió a elaborar un plan de investigación, sobre la base de

las consideraciones generales de los estudios históricos planteados por las organizaciones internacionales de preservación del patrimonio edificado, en especial el tratamiento de las viviendas vernáculas; así como también de la teoría y métodos de la investigación histórica. Planteada la hipótesis, se tuvo una guía de acción que determinaría el desarrollo de fases de investigación. Con base en dicha guía metodológica y teórica, se procedió a la recopilación de información en fuentes directas e indirectas, primarias y secundarias, escritas, iconográficas, testimoniales, etc. a fin de contar con la documentación necesaria para reconstruir la historia del inmueble.

La Crítica Histórica ayudó a discriminar la información, aplicando los criterios de autenticidad, fidelidad y objetividad de las fuentes. Especial atención puse en la identificación de informaciones tendenciosas sobre el desarrollo histórico del país, en general, y de la región y del inmueble en particular. La teoría, por su parte, nos guió en organizar nuestro material documental y testimonial, para contextualizar adecuadamente los momentos en los cuales se dieron las rupturas y continuidades del desarrollo y declinación de la vivienda. De igual manera, el marco teórico y metodológico nos orientó en la interpretación de la información. Así, pudimos establecer la relación directa entre el desarrollo ferroviario del país y la construcción de la vivienda.

Y este desarrollo de los ferrocarriles en el país no sería posible explicarlo en base a una teoría del "superheroe" como se estila en la historia oficial (Justo Rufino Barrios, José María Reina Barrios y Manuel Estrada Cabrera, en su momento), sino de las complejas relaciones entre el desarrollo del capitalismo (en su fase imperialista) y el desarrollo capitalista dependiente de nuestro país. Fenómenos vinculados a esos procesos, tal como la conversión de la tierra en mercancía, el desarrollo del trabajo asalariado, la supeditación de las formas precapitalistas al dominio del capital, etc. nos permitieron explicar las causas sociales, económicas y políticas que permitieron a la señora Florinda Morales de Barrientos la adquisición de la casa, que luego habría de crecer y ser representativa de la condición socioeconómica de su matrimonio con Moisés Barrientos Marroquín.

Resumen de la periodización de la evolución de la vivienda

CONTEXTUALIZACION HISTORICA	ORIGEN Y DESARROLLO DEL INMUEBLE
Desarrollo capitalista, imperialismo, inversión extranjera en el país, desarrollo de las comunicaciones, desarrollo ferroviario, conversión de la tierra en mercancía.	Llega la construcción del ferrocarril al sitio conocido como El Rancho de San Agustín. La finca de la familia Pinto se fracciona. El matrimonio Barrientos Morales adquiere tierras. La señora Florinda Morales de Barrientos adquiere una casa de dos habitaciones
Durante diez años El Rancho es punta de rieles.	Se adicionan varios ambientes más a la vivienda, para desarrollar las actividades domésticas y comerciales.
Gobiernos liberales de José María Orellana, Lázaro Chacón y Jorge Ubico (1921-1944).	Fallece Florinda Morales y comienza la declinación de la vivienda. Moisés Barrientos trabaja en otros lugares del país, por razones políticas y otras.
1945-2010. Revolución de Octubre. Contrarrevolución y autoritarismo. Vuelta a la democracia.	Paulatino abandono del inmueble. Varios inquilinos, ajenos a la familia. Se construyen dos viviendas en el patio. Se fracciona la propiedad en cuatro franjas.



A lo largo de la contextualización histórica creo que se ha demostrado la estrecha relación entre el desarrollo económico, social y político del país y el destino del inmueble. El auge económico de la llegada del ferrocarril propició el desarrollo de la vivienda, hasta tener un altillo de madera que seguía las tendencias de la arquitectura ferroviaria, bodegas de mercancías, tienda de productos variados, corrales para animales destinados al lucro. De igual manera, los acontecimientos familiares (la muerte de la madre y los sucesivos matrimonios del padre), tanto como los económicos y los políticos (El Rancho deja de ser punta de rieles en 1908, el padre de familia asume puestos de confianza en el gobierno, exilio de Moisés Barrientos por enemistad con el gobernante Jorge Ubico), hacen que se inicie el declive de la vivienda. La muerte de Augusto, el segundo hijo del matrimonio Barrientos Morales y de los matrimonios del resto de hijos y por tanto la formación de sus hogares fuera de la vivienda, hicieron que el abandono causara deterioros que se observan en la actualidad. La construcción de viviendas en el patio, terminó por alterar el conjunto, tal como se puede apreciar en el diagnóstico.

Por lo anterior, considero que la hipótesis planteada ha sido corroborada plenamente, pues la evidencia histórica hace de la propuesta de restauración de la vivienda Barrientos Morales una acción beneficiosa no solo para la familia sino también para el poblado. La puesta en práctica de los criterios adecuados de restauración dará a la comunidad la oportunidad de poseer un ejemplo de las viviendas de principios del siglo XX que conservan los patrones de construcción adoptados por los terratenientes medios de la región. La historia del inmueble viene a constituirse en parte de la historia de la aldea, proporcionando a sus habitantes, nuevas fuentes de información sobre la formación del poblado. Además, proporciona elementos para considerar la creación de un circuito turístico de valores del patrimonio cultural de la región, tomando como base las instalaciones ferroviarias, incorporando la vivienda Barrientos Morales y el puente Orellana, en la propia aldea; más el templo católico de San Agustín Acasuaguastlán (a solo cinco kilómetros) y el sitio arqueológico prehispánico de Guaytán (a solo seis kilómetros de El Rancho).



1. Fuentes bibliográficas

- Aguilar Arrivillaga, Eduardo, Estudio de la vivienda rural en Guatemala, Guatemala, Editorial Universitaria, 1980.
- Attali, Jacques, Historias del tiempo, México, Fondo de Cultura Económica, 1985.
- Arqhys, <http://www.arqhys.com/arquitectura/metodos-disenos.html>
- Barillas, Edgar, "Un filme guatemalteco de 1927: excursión de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala a Quiriguá, Livingston y Río Dulce, 2010, en prensa.
- Barrios, Baudilio Aroldo, El Rancho, verdadera joya de Guatemala, fotocopia de la monografía, El Rancho, febrero de 1983
- Bloch, Marc, Introducción a la historia, México D. F., Fondo de Cultura Económica, 1984, XII reimpresión.
- Boletín del Archivo Histórico Arquidiocesano "Francisco de Paula García Peláez", Guatemala, enero-junio de 1990, Volúmen 1, No. 4, transcripción de Ramiro Ordóñez Jonama.
- Burguess, Paul, Justo Rufino Barrios: una biografía, Guatemala, Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala, 1971, traducción, documentación y nota liminar de Francis Gall.
- Bülher, Dirk, "La documentación en la arquitectura histórica", en Mario Ceballos, Conservación de Monumentos, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Arquitectura, s. f.
- Certeau, Michel de, Luce Giard y Pierre Mayol, La invención de lo cotidiano. 2. Habitar, cocinar, México, Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, 2006
- Cevallos, Mario, Análisis de la arquitectura colonial en Guatemala, Guatemala, FARUSAC, 2002.
- Chanfón Olmos, Carlos, "Introducción", en La antigua casa del Marqués del Apartado, Elsa Hernández Pons, coordinadora, México D. F., Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997.
- Cortés y Larraz, Pedro, Descripción geográfico moral de la diócesis de Goathemala, Guatemala, Sociedad de Geografía e Historia, 1958.



Costa del Sol, La, http://www.costadelsol.net/info/patrimonio_cultural/cultural01.html

Coper, J. C., Diccionario de símbolos, México, Ediciones C. Gili, S. A. de C. V., 2002, 2ª. Edición, versión castellana de Enrique Góngora Padilla.

Day, Claudia. Entre el hogar y la vega. La participación femenina en la agricultura del El Progreso, Guatemala, FLACSO, 1994.

De Solà-Morales, Ignasi, et. al., Universidad Politécnica de Catalunya, España, Introducción a la arquitectura. Conceptos fundamentales, México, Alfaomega, 2002.

“Delegaciones especiales”, Diario de Centro América, miércoles 8 de enero de 1908.

Díaz, Víctor Miguel, “Guatemala Festiva”, serie de artículos publicados en el Diario de Centro América, del 26 de enero al 6 de febrero de 1908.

Diccionario enciclopédico ilustrado Sopena, 1977

Dunn Márquez, Carlos y Nelson Melero Lazo, La documentación arquitectónica, un método para la elaboración de la documentación preliminar de los proyectos de restauración arquitectónica, Cuba, Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museografía, Ministerio de Cultura, 1992.

“El Ferrocarril de Guatemala concluido. Alcance al número 54, tomo IV, de La Locomotora”, en el Diario de Centro América, del martes 7 de enero de 1908.

Estrada Cabrera, Manuel, Mensaje del Presidente de la República a la Asamblea Nacional Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1908, Guatemala, Tipografía Nacional, 1908.

“Ferrocarril de Guatemala”, en el Diario de Centro América, 19 de enero de 1908.

Fuentes y Guzmán, Francisco Antonio de, en Obras históricas de don Francisco Antonio de Fuentes y Guzmán, Madrid, Biblioteca de autores españoles, tomo II.

Gobierno de Guatemala, Contratos para la emisión de un empréstito y construcción del Ferrocarril Nacional al Atlántico, celebrados por el Gobierno de Guatemala con el Señor Henry Louis Felix Cottu, de París, Guatemala, Tipografía La Unión, 1889.

Guerra-Borges, Alfredo, “Comunicaciones internas y puertos”, en Historia general de Guatemala, Guatemala, Asociación de Amigos del País, 1995, Tomo IV, p. 548

Haefkens, Jacobo, Viaje a Guatemala y Centroamérica, Guatemala, Sociedad de Geografía e Historia, 1969, Serie Viajeros, Volumen I, traducción del holandés por Teodora J. M. van Lottum, edición, revisión,

Herrarte, Alberto, “Guatemala e Inglaterra (Belice)”, en Historia general de Guatemala, Guatemala, Asociación de Amigos del País, tomo IV.

ICOMOS/INGUAT/CIFA, Arquitectura vernácula en Guatemala, proyecto de investigación conjunta, Guatemala, CIFA USAC, s. f., p. 13



ICOMOS, www.international.icomos.org/.../venice_sp.htm

ICOMOS, www.international.icomos.org/.../structures_sp.htm

Jones, Chester Lloyd, “Comunicaciones y servicios públicos”, en *Economía de Guatemala 1750 – 1940*, antología de lecturas y materiales, Guatemala, Facultad de Humanidades de la Universidad de San Carlos de Guatemala, 1980, Tomo II.

La locomotora y nuestras vías ferreas. Relato para los niños guatemaltecos con motivo de la inauguración del Ferrocarril del Norte, Guatemala, Tipografía de Arturo Síguere & Co., 1908

Legislación del centro histórico, ciudad de Guatemala, Guatemala, Tipografía Nacional, 2002.

Luján Muñoz, Jorge, Contrato relativo a la terminación y explotación del ferrocarril del norte, , *Economía de Guatemala 1750-1940*, antología de lecturas y materiales, Guatemala, USAC, Facultad de Humanidades.

McCreery, David, presentación del artículo “Notas y comentarios sobre acontecimientos y experiencias vividos durante mis viajes por México y Centroamérica, escrito por William T. Penney, en revista *Mesoamérica*, Guatemala, CIRMA, 1988, cuaderno 16.

Mejía, José Víctor, *Geografía de la República de Guatemala*, Guatemala, Tipografía Nacional, 1927, p. 236

Méndez, J., *Guía del Inmigrante en la República de Guatemala*, Guatemala, Tipografía y Encuadernación Nacional, 1895, p. 49

Miller, Silvanus, citado por *La guía del inmigrante en la República de Guatemala*, Guatemala, Tipografía y encuadernación Nacional, 1895.

Ministerio de Cultura, España, [va.www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/Biblioteca/ITALIA_32.pdf](http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/Biblioteca/ITALIA_32.pdf)

Palacios D., Enrique, “Guatemala y el ferrocarril interoceánico (fragmento de una carta de Enrique Palacios D.)”, en *Mesoamérica*, Guatemala, CIRMA, 1988, Año 9, No. 16.

Patiño Osorio, Mariana y Rubén Hernández Molina, *Las casas de adobe*, Iza, Boyacá, Colombia, Alcaldía Municipal de Iza, Boyacá, Universidad Piloto de Colombia y Programa Nacional de Archivos de Arquitectura, 2006.

Penney, William T., “Notas y comentarios sobre acontecimientos y experiencias vividos durante mis viajes por México y Centroamérica”, en *Mesoamérica*, Guatemala, CIRMA, 1988, Año 9, No. 16.

OPS, *Salud en la vivienda*, versión abreviada del Documento de Referencia de OPS sobre Políticas de Salud en la Vivienda, Organización Mundial de la Salud - Organización Panamericana de Salud, La Habana, julio del 2000

Orozco Farfán, Blanca Ruby y Eduardo Rojas Otero, *Vivienda rural y medio ambiente*, Revista Luna Azul, Colombia, Universidad de Caldas, Año 5 No. 9-10, julio de 2000



- Penney, William T., "Notas y comentarios sobre acontecimientos y experiencias vividos durante mis viajes por México y Centroamérica, escrito por, en revista Mesoamérica, Guatemala, CIRMA, 1988, cuaderno 16.
- Pereyra Iturry, Claudia M., "Arquitectura ceremonial Recuay y sus representaciones", en Arkeos Revista Electrónica de Arqueología, Vol. 1 - Nro. 1 – Marzo 2006.
- Piedra-Santa Arandi, Rafael, Introducción a los problemas económicos de Guatemala, Guatemala, Ediciones Superiores, 1977.
- Plejanov, Jorge (Gueorgui), El papel del individuo en la historia, México, Editorial Grijalvo, Colección 70, No. 35
- Quiñónez, José A., Directorio general de la República de Guatemala, Guatemala, s. e., 1929, p.184
- Rodríguez, Mario, América Central, México, Editorial Diana S. A., 1967.
- Rodríguez C., D., Contrato Barrutia-Salmá, para la construcción de un ferrocarril al Atlántico y dictamen que acerca de él, presentaron a la Asamblea Nacional las Comisiones de Fomento y de Hacienda, Guatemala, Tipografía La Unión, 1989.
- Salazar, Carlos, Oficina de la Comisión de Límites, 1932, copia mecanuscrita en papel carbón. Archivo General de Centro América –AGCA-, Sigantatura B, Legajo 7959.
- Schmidt, Sigurd, "Problemas actuales del estudio de las fuentes históricas", en Metodología de la investigación histórica, selección de A. Plascencia, México, Editorial Quinto Sol, s. f.
- Secretaría de Fomento, Línea férrea entre Puerto Barrios y Tenedores, primer tramo del Ferro-carril del Norte. Contrato Herrera-Anderson, de 9 de marzo de 1886, Guatemala, Tipografía de Arenales, 1886.
- Solís, César G., Los ferrocarriles en Guatemala, recopilación de normas jurídicas, Guatemala, Segundo Gobierno de la Revolución, 1952, primera parte.
- Solís, Ignacio, Nuestras artes industriales, estudio preliminar de Roberto Díaz Castillo, Guatemala, Editorial Universitaria, 1981.
- Terga, Ricardo, El valle bañado por el río de Plata, un estudio etnohistórico de los pueblos del valle medio del Motagua, desde Morazán hasta Gualán, Guatemala, Tipografía Nacional, 1982, 2ª. Edición.
- UNESCO, www.unesco.org/.../guatemala_carta_de_atenas_1931_spa_orof
- Varios, "Se erige el curato de San Agustín de la Real Corona, segregándolo del de San Cristóbal Acasaguastlán. Año de 1716", en



2. Fuentes orales

Barrientos Morales, Bertha Fely, entrevista realizada en la ciudad de Guatemala, el 19 de marzo de 2005.

Barrientos Morales, Julio, El Rancho, 20 de marzo de 2005.

Barrientos Morales, Julio, entrevista realizada en El Rancho, el 22 de junio de 2005

Barrientos Morales, Julio, entrevista realizada en El Rancho, 16 de septiembre de 2005.

Paiz Barrientos, Mirtala, entrevista realizada el 1 de septiembre de 2010.

Titus Barrientos, Luis Alberto, entrevista realizada en El Rancho el 21 de marzo de 2005.

Titus Barrientos, Luis Alberto, entrevista realizada en El Rancho, el 26 de abril de 2010

Titus Barrientos, Luis Alberto y César Titus Barrientos, entrevista realizada el, 2 de septiembre de 2010.

3. Archivos privados

Barrientos Pellecer de Alvarado, Blanca, Árbol genealógico de la familia Barrientos Morales, inédito y otros documentos epistolares y hemerográficos.

Barrientos Morales, Bertha Fely, cartas y documentos mercantiles varios.

Morales de Barrientos, Florinda, Declaración de propiedad en papel sellado de un peso, fechada en San Agustín A. el 11 de agosto de 1921.

Titus Barrientos, Luis Alberto, archivo fotográfico

Vargas Paiz, familia, archivo fotográfico

