

**Universidad de San Carlos de Guatemala**

**Escuela de Historia**

**Área de Arqueología**



**El ferrocarril del Norte:  
contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios, Izabal,  
Guatemala, 2015-2020**

Tesis presentada por:

**Alba Adaly Tobar Ronquillo**

De conformidad con los requisitos establecidos para optar al grado de  
**Licenciada en Arqueología**

Ciudad de Guatemala, octubre de 2021

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**  
**ESCUELA DE HISTORIA**

**AUTORIDADES UNIVERSITARIAS**

**RECTOR:** M.A. Pablo Ernesto Oliva Soto  
**SECRETARIO:** Dr. Gustavo Enrique Taracena Gil

**AUTORIDADES DE LA ESCUELA DE HISTORIA**

**DIRECTOR:** Dr. Ángel Valdez Estrada  
**SECRETARIA:** Mtra. María Alejandra Medrano Escobar

**CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE HISTORIA**

**DIRECTOR:** Dr. Ángel Valdez Estrada  
**SECRETARIA:** Mtra. María Alejandra Medrano Escobar  
**VOCAL I:** Dra. Tania Sagastume Paiz  
**VOCAL II:** Licda. María Laura Jiménez Chacón  
**VOCAL III:** Lic. Jorge Enrique Arriaga Rodríguez  
**VOCAL IV:** Est. Marcela del Carmen Rodríguez  
**VOCAL V:** Est. Breiner Gerardo Guarán Balán

**COMITÉ DE TESIS**

Licda. Leslie Yvonne Putzeys González  
Presidente (Asesor de tesis)  
Mtro. Horacio Enrique Martínez Paiz  
Vocal (Lector de Tesis)  
Dr. Edgar Salvador Gutiérrez Mendoza  
Vocal (Lector de Tesis)



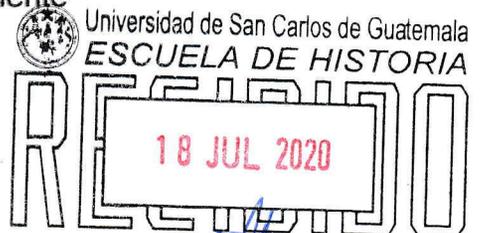
Guatemala, 14 de Julio de 2020

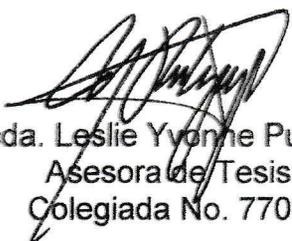
**Señores Consejo Directivo**  
Escuela de Historia,  
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetables Miembros:

Los saludo y me dirijo a ustedes para en atención a lo especificado en el PUNTO CUARTO, Inciso 4.5 del Acta No. 24/2018, de la sesión celebrada por el Consejo Directivo el día 23 de julio del año 2018, y dando cumplimiento a lo que reza el Capítulo IV, Artículo 10., incisos a, b, c, d, e, f, g y h, del Normativo para la elaboración y presentación de Tesis de Grado de la Escuela de Historia rindo DICTAMEN FAVORABLE al informe final de tesis, titulado: **“El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios, Izabal”** de la estudiante ALBA ADALY TOBAR RONQUILLO carnet: 1782744880101 y registro académico 201113466, previo a conferírsele el título de Arqueóloga en el grado académico de Licenciada en Arqueología.

Razón por la que me es grato solicitar, se sirvan nombrar Comité de Tesis para continuar con los trámites correspondientes. Sin otro particular, me suscribo y agradezco la atención prestada a la presente, atentamente



  
Licda. Leslie Yvonne Putzey  
Asesora de Tesis  
Colegiada No. 7700

cc. Archivo



Dedicatoria:

A mis padres:

**Elva Rosa Ronquillo Ramírez y José Antonio Tobar**

Por su infinito amor, entrega, compromiso y ejemplo de vida, ustedes han sido mis mejores maestros, mi fortaleza e inspiración.

A mi hermano:

Marco Antonio Tobar Ronquillo

Con gratitud por tu motivación y apoyo incondicional.

## **Agradecimientos**

A Dios por dirigir mi vida y nutrir mi espíritu.

Especial agradecimiento a la Licenciada Yvonne Putzeys, por la confianza brindada al aceptar asesorar este trabajo, por su constante ayuda y generosidad al compartirme su amplio conocimiento.

Al Doctor Edgar S. G. Mendoza, con admiración y reconocimiento por su inestimable guía, la cual constituyó un aporte valioso en la presente tesis.

Al Maestro Horacio Martínez Paiz, por sus valiosas observaciones con las cuales esta investigación mejoró sustancialmente.

Al Licenciado Rubén Elí Larios, por la orientación brindada al inicio de este trabajo.

A mis formadores durante el proceso de prácticas arqueológicas y dentro de las aulas universitarias: Licenciada Claudia Wolley Schwartz, Licenciada Marlen Garnica Vanegas y Maestro Jorge Cáceres Trujillo.

Al señor Alex Rodríguez, por la confianza brindada y el conocimiento compartido.

A la espléndida ciudad de Puerto Barrios, Izabal, Guatemala, por su hospitalidad.

A mi alma mater, la Universidad de San Carlos de Guatemala y a la Escuela de Historia.

**¡Infinitas Gracias!**

Los criterios vertidos en la presente tesis son responsabilidad exclusiva del autor. Se autoriza la reproducción parcial o total del contenido para fines académicos citando la fuente.

## ÍNDICE

Contenido	Pág.
<b>Introducción</b>	01
<b>Capítulo I PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN</b>	05
1.1 Problematización	05
1.2 Justificación	06
1.3 Delimitación	07
1.3.1 Geográfica	07
1.3.2 Temporal	08
1.4 Objetivos	08
1.4.1 General	08
1.4.2 Específicos	08
1.5 Preguntas de investigación	08
1.6 Hipótesis	09
1.7 Metodología	09
1.7.1 Primera fase	09
1.7.1.1 Reconocimiento arqueológico	10
1.7.1.2 Localización	10
1.7.1.3 Accesibilidad	10
1.7.1.4 Trabajo bibliográfico	10
1.7.2 Segunda fase	11
1.7.2.1 Registro arqueológico	12
1.7.2.2 Técnica prospectiva de la no recolección	12
1.7.2.3 Registro fotográfico	12
1.7.2.4 Cuaderno de campo	13
1.7.2.5 Preparación y validación	13
1.7.2.6 Procedimiento del diseño	13
1.7.2.7 Ficha de registro bienes inmuebles	13
1.7.2.7.1 Encabezado	14
1.7.2.7.2 Ubicación	14
1.7.2.7.3 Tipo de edificación	14
1.7.2.7.4 Materiales constructivos	14
1.7.2.7.5 Observaciones	14
1.7.2.8 Ficha de registro bienes muebles	16
1.7.2.8.1 Encabezado	16
1.7.2.8.2 Ubicación	16
1.7.2.8.3 Tipo de remanente	16

1.7.2.8.4	Identificación	16
1.7.2.8.5	Observaciones	17
1.7.2.9	Clasificación	19
1.7.2.10	Encuesta	19
1.7.2.11	Ficha de caracterización	19
1.7.2.11.1	Nombre del encuestado	19
1.7.2.11.2	Grupo etario	19
1.7.2.11.3	Lugar de nacimiento	20
1.7.2.11.4	Fecha	20
1.7.2.11.5	Guía de encuesta	20
1.7.2.11.6	Criterio de selección	22
1.7.3	Tercera fase	24
1.7.3.1	Transcripción y vaciado	24
1.7.3.2	Organización y relación de la evidencia	24
1.7.3.3	Inventario de la evidencia	24
1.7.3.4	Caracterización de los remanentes	27
1.7.3.5	Representación gráfica	27
1.7.3.6	Proceso de análisis	27
1.7.4	Cuarta fase	27
1.7.4.1	Primer borrador	27
1.7.4.2	Segundo borrador	28
1.7.4.3	Tercer borrador	28
1.7.4.4	Cronograma	28
1.8	Apartado legal	29
1.8.1	Constitución Política de la República	29
1.8.1.1	Artículo 60. Patrimonio Cultural	29
1.8.2	Ley para la Protección del Patrimonio Cultural	29
1.8.2.1	Artículo 2. Patrimonio Cultural	29
1.8.2.2	Artículo 2. Clasificación	30
1.8.3	Acuerdo Ministerial Número 122-2005	32
1.8.3.1	Artículo 1	32
1.8.4	Acuerdo Ministerial Número 1111-2015	33
1.8.4.1	Artículo 1	33

## **Capítulo II MARCO TEÓRICO** 35

2.1	Formación social	36
2.2	El modo de vida	36
2.3	Cultura	37
2.4	El ser social	38
2.5	El modo de producción	38

2.6	La producción	38
2.7	Discusión	40
2.8	Urbanización	42
	2.8.1 Planeamiento urbanístico	42
	2.8.2 Estructura urbana	42
	2.8.3 Espacio/núcleo urbano	43
	2.8.4 Complejo arquitectónico	43
	2.8.5 Crecimiento demográfico	43
2.9	Contexto arqueológico	44
	2.9.1 Contexto arqueológico industrial	45
	2.9.2 Conjuntos industriales	45
	2.9.3 Elementos industriales	45
	2.9.4 Paisajes industriales	45
2.10	Referencias conceptuales	46
	2.10.1 Patrimonio Cultural	46
	2.10.2 Patrimonio Cultural Industrial	46
	2.10.3 Arqueología	46
	2.10.4 Remanentes arqueológicos industriales	47
	2.10.5 Sitio arqueológico industrial	47
	2.10.6 Arqueología Industrial	47
	2.10.7 Arqueología Industrial en Guatemala	50
	2.10.8 Antecedentes de investigación	52
<b>Capítulo III MARCO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO</b>		<b>65</b>
3.1	Departamento de Izabal	65
3.2	Puerto Barrios	67
3.3	Época prehispánica	71
3.4	Época colonial	75
3.5	Época de los primeros liberales	84
<b>Capítulo IV REVOLUCIÓN INDUSTRIAL</b>		<b>89</b>
4.1	Inicios del ferrocarril	96
4.2	Expansión del ferrocarril	98
	4.2.1 Estados Unidos	98
4.3	Hispanoamérica	98
	4.3.1 Cuba	98
	4.3.2 México	99
	4.3.3 Argentina	100
	4.3.4 Colombia	101

4.3.5	Brasil	102
4.4	Guatemala y la Revolución Liberal	102
4.5	El ferrocarril en Guatemala	105
4.5.1	Ferrocarril Central	105
4.5.2	Ferrocarril Occidental	106
4.5.3	Ferrocarril Panamericano	106
4.5.4	Ferrocarril de Ocós	106
4.5.5	Ferrocarril Verapaz	107
4.5.6	Ferrocarril de Los Altos	107
4.5.7	Ferrocarril Urbano	108
4.5.8	Ferrocarril <i>Deucauville</i>	108
<b>Capítulo V</b>	<b>EL FERROCARRIL DEL NORTE</b>	<b>111</b>
5.1	Surgimiento de Puerto Barrios	114
5.2	Construcción de la línea	116
5.3	<i>United Fruit Company</i>	120
5.4	<i>United Fruit Company</i> en Guatemala	121
5.5	Contrato de 1904	122
5.6	<i>International Railways of Central América (IRCA)</i>	125
5.7	Inauguración del Ferrocarril del Norte	125
5.8	Trayecto del Ferrocarril del Norte	129
5.8.1	Estación central	129
5.8.2	Estación de bandera	129
5.8.3	Estación de agencia	129
5.9	Proceso del trayecto de un ferrocarril de carga	130
5.10	Ferrocarril de pasajeros	131
5.11	Ferrocarriles mixtos	131
<b>Capítulo VI</b>	<b>CONTEXTO ARQUEOLÓGICO INDUSTRIAL</b>	<b>133</b>
6.1	Conjunto industrial	136
6.1.1	Bienes inmuebles	138
6.1.1.1	Área de bodega	138
6.1.1.2	Área eléctrica I	141
6.1.1.3	Área eléctrica II	144
6.1.1.4	Los tanques	147
6.1.1.5	Área de talleres	148
6.1.1.5.1	Casa redonda	148
6.1.1.5.2	Tornamesa	151
6.1.2	Bienes muebles	152
6.1.2.1	Equipo de pesaje	153

6.1.2.2	Mobiliario y equipo	154
6.1.2.3	Equipo de energía	157
6.1.2.4	Tablero eléctrico	160
6.1.2.5	Equipo de vapor	161
6.1.2.6	Tablero eléctrico área de vapor	164
6.1.2.7	Caldera	165
6.1.2.8	Equipo rodante	166
6.1.2.9	Vía 1	167
6.1.2.9.1	Remanente 1	167
6.1.2.9.2	Remanente 1.1	167
6.1.2.10	Vía 2	168
6.1.2.10.1	Remanente 2	168
6.1.2.10.2	Remanente 2.1	169
6.1.2.11	Vía 3	170
6.1.2.11.1	Remanente 3	170
6.1.2.11.2	Remanente 3.1	170
6.1.2.12	Vía 4	172
6.1.2.12.1	Remanente 4	172
6.1.2.12.2	Remanente 4.1	172
6.1.2.13	Vía 5	173
6.1.2.13.1	Remanente 5	173
6.1.2.14	Vía 6	173
6.1.2.14.1	Remanente 6	173
6.1.2.14.2	Remanente 6.1	174
6.1.2.15	Vía 7	175
6.1.2.15.1	Remanente 7	175
6.1.2.15.2	Remanente 7.1	175
6.1.2.16	Vía 8	176
6.1.2.16.1	Remanente 8	176
6.1.2.17	Vía 9	177
6.1.2.17.1	Remanente 9	177
6.1.2.17.2	Remanente 9.1, 9.2, 9.3	177
6.1.2.18	Vía 10	179
6.1.2.18.1	Remanente 10	179
6.1.2.18.2	Remanente 10.1	179
6.1.2.19	Equipo de abastecimiento	180
6.1.2.19.1	Toneles de metal	180
6.1.2.19.2	Depósitos	181
6.1.2.19.3	Surtidor de combustible	182
6.2	Elementos industriales	182
6.2.1	Elementos ferroviarios	183

6.2.1.1	Casa de tripulación	183
6.2.1.2	Señalización	184
6.2.1.3	Las pipas	185
6.3.1	Elementos arquitectónicos	186
6.3.1.1	Palacio del cine	189
6.3.1.2	Hotel del Norte	191
6.4.1	Espacios públicos	198
6.4.1.1	Parque Tecún Umán	198
6.4.1.2	Kiosko	198
6.4.1.3	Llenacántaro	199
6.4.1.4	Banca	199
6.4.1.5	Monumento a J. Rufino Barrios	201
6.4.1.6	Monumento a Tecún Umán	202
6.4.1.7	Postes de alumbrado público	203
6.4.1.8	Monumento al trabajador bananero	203
6.3	Paisajes industriales	205
6.4	Daños y deterioros	208
<b>Capítulo VII DISCUSIÓN DE RESULTADOS</b>		<b>215</b>
7.1	Estructura urbana	219
7.2	Transformaciones y decadencias del ferrocarril	228
7.3	Daños del Patrimonio Industrial	236
7.4	Pasado y presente en Puerto Barrios	239
7.5	Conclusiones	240
7.6	Recomendaciones	246
7.6.1	Museo ferroviario	246
7.6.2	A las autoridades locales	248
7.6.3	A la comunidad porteña	248
7.6.4	A la comunidad arqueológica	248
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>		<b>249</b>
<b>E-grafía</b>		<b>264</b>
<b>ANEXOS</b>		<b>265</b>
<b>ANEXO I LEGAL</b>		<b>265</b>
Anexo I: Legal a		266
Anexo I: Legal b		267
Anexo I: Legal c		270
Anexo I: Legal d		272
Anexo I: Legal e		286
Anexo I: Legal f		287

Anexo I: Legal g	288
ANEXO II FICHAS DE REGISTRO	289
ANEXO III INSTRUMENTOS GRÁFICOS	346
ANEXO IV FOTOGRAFÍAS	351

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Ficha de registro de bienes inmuebles	15
Figura 2.	Ficha de registro de bienes muebles	18
Figura 3.	Modelo de encuesta	21
Figura 4.	Ubicación geográfica de Izabal	70
Figura 5.	Mapa de sitios arqueológicos de Izabal	73
Figura 6.	Rutas de exploración	75
Figura 7.	Croquis del Lago de Izabal como Golfo Dulce	78
Figura 8.	Castillo de San Felipe	82
Figura 9.	Castillo de San Felipe	82
Figura 10.	Puente Lavarreda	83
Figura 11.	Arco de mampostería	83
Figura 12.	Empedrado del puente	83
Figura 13.	Establecimiento Belga de Santo Tomás	85
Figura 14.	Carretones con café Puerto de San José	104
Figura 15.	Embarcación de café Puerto de Champerico	104
Figura 16.	Plan férreo de J. Rufino Barrios	109
Figura 17.	Líneas ferroviarias de Guatemala 1929	110
Figura 18.	Firma del contrato de 1904	123
Figura 19.	Manuel Estrada Cabrera y funcionarios	124
Figura 20.	Firma acta de inauguración Ferrocarril del Norte	126
Figura 21.	Estrada Cabrera inauguración Ferrocarril del Norte	127
Figura 22.	Monumento conmemorativo Ferrocarril del Norte	127
Figura 23.	Estación y aduana Puerto Barrios	128
Figura 24.	Ruta del Ferrocarril del Norte	132
Figura 25.	Vista exterior de los talleres	136
Figura 26.	Croquis de los talleres de FEGUA	137
Figura 27.	Fachada oeste área de bodega	138
Figura 28.	Interior área de bodega	139
Figura 29.	Cubierta área de bodega	139
Figura 30.	Interior oficina administrativa	140
Figura 31.	Fachada sur área eléctrica	142
Figura 32.	Letras de acero fachada edificio	142
Figura 33.	Herrería con diseños geométricos	142
Figura 34.	Ventanas fachada sur	143
Figura 35.	Piso cemento líquido	143
Figura 36.	Interior edificio	143
Figura 37.	Fachada sur área eléctrica II	145
Figura 38.	Ala norte del edificio	145
Figura 39.	Vista de la cubierta	146

Figura 40.	Interior edificio	146
Figura 41.	Muro de bahareque encementado	146
Figura 42.	Materiales constructivos del muro	146
Figura 43.	Tanques gemelos	147
Figura 44.	Fachada norte casa redonda	149
Figura 45.	Fachada sur casa redonda	150
Figura 46.	Vista interna casa redonda	150
Figura 47.	Tornamesa	151
Figura 48.	Croquis distribución bienes muebles	152
Figura 49.	Báscula de pesaje industrial	153
Figura 50.	Escala dial	153
Figura 51.	Escritorio	154
Figura 52.	Escritorio	154
Figura 53.	Banca	155
Figura 54.	Cama	155
Figura 55.	Armarios	155
Figura 56.	Armarios	155
Figura 57.	Mesa de trabajo	156
Figura 58.	Afiche de 1982	156
Figura 59.	Sanitarios	156
Figura 60.	Motor <i>Ingersoll Rand</i>	158
Figura 61.	Motor de locomotora diésel	158
Figura 62.	Motores de locomotora <i>Genera Electric</i>	158
Figura 63.	Placa remanente 1	159
Figura 64.	Placa remanente 3	159
Figura 65.	Compresor	159
Figura 66.	Tanques de combustible	159
Figura 67.	Tablero eléctrico	160
Figura 68.	Motor de vapor	162
Figura 69.	Placa de identificación	162
Figura 70.	Generador de corriente alterna	163
Figura 71.	Placa identificatoria generador	163
Figura 72.	Motor de vapor	163
Figura 73.	Motor de vapor remanente 3	163
Figura 74.	Tablero eléctrico área de vapor	164
Figura 75.	Placa identificatoria	164
Figura 76.	Pirotubos de caldera	165
Figura 77.	Vista lateral de caldera	165
Figura 78.	Remanente 1	168
Figura 79.	Remanente 1.1	168

Figura 80.	Remanente 2	169
Figura 81.	Remanente 2.1	169
Figura 82.	Remanente 3	171
Figura 83.	Caboose	171
Figura 84.	Interior Caboose	171
Figura 85.	Detalle fecha de elaboración	171
Figura 86.	Remanente 4	172
Figura 87.	Placa identificatoria remanente 4	172
Figura 88.	Remanente 5	173
Figura 89.	Remanente 6	174
Figura 90.	Ejes delanteros remanente 6.1	174
Figura 91.	Remanente 7	175
Figura 92.	Detalle fabricante remanente 7	175
Figura 93.	Remanente 8	176
Figura 94.	Placa identificatoria remanente 8	176
Figura 95.	Remanente 9	177
Figura 96.	Remanentes 9.1, 9.2 y 9.3	178
Figura 97.	Remanente 10	179
Figura 98.	Toneles área de bodega	180
Figura 99.	Toneles casa redonda	180
Figura 100.	Depósito rojo	181
Figura 101.	Depósito gris	181
Figura 102.	Depósitos de gasolina	181
Figura 103.	Bomba de gasolina	182
Figura 104.	Gradas de acceso	183
Figura 105.	Casa de tripulación	183
Figura 106.	Señalización de la vía férrea	184
Figura 107.	Pipas	185
Figura 108.	Arquitectura de la zona	187
Figura 109.	Arquitectura de la zona	187
Figura 110.	Arquitectura de la zona	187
Figura 111.	Arquitectura de la zona	187
Figura 112.	Arquitectura de la zona	188
Figura 113.	Arquitectura de la zona	188
Figura 114.	Arquitectura de la zona	188
Figura 115.	Arquitectura de la zona	188
Figura 116.	Casa de "Guico"	189
Figura 117.	Palacio del cine	190
Figura 118.	Ruinas del palacio del cine	190
Figura 119.	Fachada original Hotel del Norte	192

Figura 120.	Entrada al hotel	193
Figura 121.	Jardín del hotel	193
Figura 122.	Recepción diurna	194
Figura 123.	Recepción nocturna	194
Figura 124.	Entrada al restaurante	194
Figura 125.	Área de restaurante	195
Figura 126.	Área de cocina	195
Figura 127.	Área de cocina	195
Figura 128.	Sala del hotel	196
Figura 129.	Área de piscinas	196
Figura 130.	Habitación	196
Figura 131.	Interior de habitación	196
Figura 132.	Gavetero	197
Figura 133.	Servicio sanitario	197
Figura 134.	Habitaciones en desuso	197
Figura 135.	Pasillo del hotel	197
Figura 136.	Fachada original Hotel del Norte	198
Figura 137.	Kiosko	199
Figura 138.	Llenacántaro	199
Figura 139.	Pintura del hotel	200
Figura 140.	Banca	200
Figura 141.	Monumento a J. Rufino Barrios	201
Figura 142.	Monumento a Tecún Umán	202
Figura 143.	Postes de alumbrado público	203
Figura 144.	Postes de alumbrado público	203
Figura 145.	Postes de alumbrado público	203
Figura 146.	Postes de alumbrado público	203
Figura 147.	Monumento al trabajador bananero	204
Figura 148.	Estación ferroviaria y aduana de Puerto Barrios	205
Figura 149.	Terminal portuaria	205
Figura 150.	Muelle Puerto Barrios siglo XX	206
Figura 151.	Muelle Puerto Barrios	206
Figura 152.	Edificio de la <i>United Fruit Company</i>	207
Figura 153.	Vista actual <i>Port Office</i>	207
Figura 154.	Comisariato <i>United Fruit Company</i>	207
Figura 155.	Estado actual del edificio	207
Figura 156.	Entrada talleres año 2015	209
Figura 157.	Entrada talleres año 2016	209
Figura 158.	Entrada talleres año 2019	209
Figura 159.	Entrada 10ma. calle año 2015	209

Figura 160.	Entrada 10ma. calle año 2016	209
Figura 161.	Entrada 10ma. calle año 2019	209
Figura 162.	Vista lateral año 2015	210
Figura 163.	Vista lateral año 2015	210
Figura 164.	Vista lateral año 2019	210
Figura 165.	Vista lateral área eléctrica I año 2015	210
Figura 166.	Vista lateral área eléctrica I año 2015	210
Figura 167.	Vista lateral área eléctrica I año 2019	210
Figura 168.	Patios año 2015	211
Figura 169.	Patios año 2015	211
Figura 170.	Patios año 2019	211
Figura 171.	Anexo casa redonda año 2015	211
Figura 172.	Anexo casa redonda año 2019	211
Figura 173.	Vista trasera casa redonda año 2015	212
Figura 174.	Vista lateral casa redonda año 2015	212
Figura 175.	Fachada sur casa redonda año 2019	212
Figura 176.	Equipo de vapor año 2015	212
Figura 177.	Equipo de vapor año 2018	212
Figura 178.	Tubería año 2019	212
Figura 179.	Propuesta urbanización Puerto Barrios año 1883	221
Figura 180.	Mapa de la ciudad de Puerto Barrios	224
Figura 181.	Fotografía aérea de Puerto Barrios	225
Figura 182.	Fotografía aérea de Puerto Barrios	225
Figura 183.	Fotografía aérea de Puerto Barrios	226
Figura 184.	Aguas residuales de Puerto Barrios	227
Figura 185.	Grafiti remanente 3.1	236
Figura 186.	Grafitis exteriores remanente 2	236
Figura 187.	Gráfica conjunto industrial	347
Figura 188.	Gráfica elementos industriales	347
Figura 189.	Gráfica paisajes industriales	348
Figura 190.	Gráfica pregunta 1	348
Figura 191.	Gráfica pregunta 2	349
Figura 192.	Gráfica pregunta 3	349
Figura 193.	Gráfica pregunta 4	350
Figura 194.	Gráfica pregunta 5	350
Figura 195.	Estación Puerto de San José	352
Figura 196.	Estación Central del Ferrocarril	352
Figura 197.	Banda de marcha Inauguración Ferrocarril del Norte	353
Figura 198.	Arco decorativo	353
Figura 199.	Estación de ferrocarril de Puerto Barrios 1933	354

Figura 200.	Muelle original Puerto Barrios	354
Figura 201.	Estación ferroviaria de Puerto Barrios	355
Figura 202.	Descarga muelle Puerto Barrios	355
Figura 203.	Colores de la <i>United Fruit Company</i>	356
Figura 204.	Cartilla para exteriores	356
Figura 205.	Colores ferroviarios	356
Figura 206.	Portada periódico La Lucha 1896	357
Figura 207.	Plano secciones longitudinales Hotel del Norte	358
Figura 208.	Plano escaleras Hotel del Norte	358
Figura 209.	Placa conmemorativa primer aniversario FEGUA	359
Figura 210.	J. Rufino Barrios	359
Figura 211.	José María Reyna Barrios	359

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro I	Lista de personas encuestadas	22
Cuadro II	Desarrollo de la Arqueología Industrial	49
Cuadro III	Antecedentes investigativos	53
Cuadro IV	Tesis sobre Patrimonio Industrial Escuela de Historia	55
Cuadro V	Tesis de arquitectura sobre Patrimonio Industrial	56
Cuadro VI	Estudios relacionados con temática ferroviaria	58
Cuadro VII	Estudios sustentados en el materialismo histórico	62
Cuadro VIII	Antecedentes experimentales de la máquina de vapor	93
Cuadro IX	Antecedentes experimentales de la máquina de vapor	94
Cuadro X	Contratos del Ferrocarril del Norte	117

## ÍNDICE DE ABREVIATURAS

FEGUA: Ferrocarriles de Guatemala

F.I. DE C. A: Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica

IRCA : *International Railways of Central América*

UFCO: *United Fruit Company*

## GLOSARIO

**Art déco:** Estilo arquitectónico que se caracteriza por la utilización de formas geométricas en contraste con decoraciones lineales y ornamentales.

**Ballon frame:** Construcción que se caracteriza por la utilización de bastidores en madera.

**Caboose:** Término que hace referencia al vagón colocado en la parte trasera del ferrocarril.

**Comisariato:** Tienda o almacén patrocinado por la *United Fruit Company*.

**Compresor:** Elemento que sirve para aumentar la presión de fluidos.

**Durmientes/Traviesas:** Elemento de madera que sirve para darle soporte a la línea férrea.

**Dinamo:** Generador de electricidad.

**Férreo:** Relacionado con el ferrocarril.

**Ferrocarril:** Transporte terrestre impulsado por una locomotora con vagones desplazados sobre rieles de acero.

**Fogonero:** Empleado ferroviario que tenía a su cargo mantener el fuego de la locomotora.

**Línea férrea:** Infraestructura ferroviaria que se caracteriza por la unión de un trayecto a través de carriles de acero.

***Push Car.*** Carro de empuje.

**Vagón:** Vehículo ferroviario utilizado para el transporte de mercancías o pasajeros.

## INTRODUCCIÓN

Hacia el siglo XIX Guatemala experimentó una profunda transición en el sistema de transporte, las rutas de difícil tránsito fueron reemplazadas por las líneas férreas. Estos cambios se venían implementando en otros países de América desde 1830 y tuvieron su origen en la segunda mitad del siglo XVIII, en Gran Bretaña, a través de la magna Revolución Industrial, donde se creó uno de los inventos más valiosos de la historia, el ferrocarril.

En Guatemala la infraestructura ferroviaria tuvo su origen con el incremento del cultivo y comercio del café, hecho que implicó la apertura de nuevos caminos, el mejoramiento de los que ya existían y la habilitación de nuevos puertos. Dichas medidas no hubiesen sido posibles sin las políticas implementadas por los líderes de la Revolución Liberal de 1871. Para Miguel García Granados y J. Rufino Barrios, el progreso del país consistía en gran extensión, de la implementación de líneas ferroviarias que comunicaran el país entre sí y facilitaran el comercio internacional, emprendiendo así el proyecto del Ferrocarril Central; con este plan nacieron muchos más, por medio de los cuales parte de la región suroccidental del país, obtuvo dichas vías de comunicación.

Pese a la importancia que tuvieron las líneas construidas, la obra más anhelada para el gobierno de J. Rufino Barrios (1873-1885), fue la unión de la ciudad de Guatemala con el Océano Atlántico, ya que, durante mucho tiempo los esfuerzos por asegurar el comercio con Europa se habían visto minimizados, principalmente por circunstancias de carácter económico y topográfico.

No obstante, las directrices que propulsó Barrios para iniciar la construcción del Ferrocarril del Norte, basadas fundamentalmente en la dependencia que el país tendría hacia la empresa que se encargara de la obra, marcaron el origen de la administración de la *International Railways of Central América (IRCA)* y la *United Fruit Company (UFCO)*, sobre la línea del Norte, y posteriormente, sobre todo el sistema ferroviario del país, alcanzando un impacto significativo en la historia económica, política y social de Guatemala.

El Ferrocarril del Norte entre la ciudad de Puerto Barrios, Izabal y la ciudad de Guatemala, fue inaugurado el 19 de enero de 1908, por el entonces presidente Manuel Estrada Cabrera, fecha en la que el país entero se enfervorizó en celebración ante la envergadura de lo que representaba la conexión con el Atlántico. Muchas gremiales levantaron arcos que decoraban las esquinas de la zona 1 capitalina, en los parques, bandas musicales amenizaban el evento y el gobierno colocó espacios en los que se repartió comida y bebidas gratis para la población en honor a la inauguración.

El establecimiento del Ferrocarril del Norte representó para Guatemala un gran progreso, la ruta hacia el Atlántico tocaba centros urbanos que experimentaron un notable auge, así también, poblados que fueron creados por la influencia ferroviaria, como es el caso de Puerto Barrios. La creación del muelle, estación, talleres, bodegas y espacios destinados para actividades relacionadas con el ferrocarril, originaron el incremento de la urbanización, derivando la consolidación de la ciudad, paralelamente con el Ferrocarril del Norte.

Puerto Barrios logró a través de los años convertirse en el escenario ferroviario más importante de Guatemala, no solamente por el empalme con el comercio estadounidense y europeo, sino también por toda la infraestructura, tecnología e influencia norteamericana implementada en la zona. Sin embargo, al finalizar el funcionamiento del ferrocarril, la mayor parte de los elementos generados por este movimiento sufrieron una transición hacia el abandono.

Actualmente, edificios, espacios históricos y remanentes industriales están desapareciendo, producto del constante desinterés que existe sobre la preservación del Patrimonio Cultural ferroviario, considerándolos con frecuencia como objetos que carecen de importancia y en muchos casos, transformándolos en materiales de desecho (chatarra). Sin embargo, las manifestaciones materiales relacionadas con lo que fue la actividad ferroviaria de Puerto Barrios, representan el punto de partida de la ciudad, el origen de la historia colectiva, por lo cual resulta aún más alarmante el deterioro masivo al que está expuesto este patrimonio.

La necesidad de realizar esta investigación surgió con relación a dos pilares fundamentales, en primer orden, las circunstancias que amenazan la integridad del patrimonio ferroviario y en segundo plano, abordar la investigación desde la perspectiva arqueológica, donde se documentaron aquellos vestigios y remanentes industriales que persisten en la actualidad, que permitieron comprender la función e importancia que tuvieron para la sociedad porteña del siglo XX.

Asimismo, el registro documentado de los elementos creados en el contexto de la actividad ferroviaria, pretende generar un aporte a la población porteña, en el que a través de su contenido se pueda reflejar la historia material de la ciudad; iniciando un proceso de reconocimiento patrimonial que coadyuve sobre la importancia que posee el Patrimonio Industrial y se establezcan mecanismos que contrarresten los efectos que degeneran el legado del Ferrocarril del Norte.

Por consiguiente, esta investigación incluye siete capítulos, los cuales resultan elementales para entender el contexto de la investigación. El primer capítulo constituye la estructura del estudio, en él se incluye la problematización, justificación, delimitación geográfica y temporal, los objetivos, hipótesis, así como la metodología utilizada para alcanzar los objetivos planteados, así como las bases jurídicas en materia ferroviaria que avalan este patrimonio en nuestro país.

El segundo capítulo está conformado por tres ejes esenciales, el primero se enfoca en la base teórica de investigación, la cual está fundamentada en el materialismo histórico, el segundo, hace hincapié a una serie de referencias conceptuales que le dan mayor soporte a la investigación y el tercer eje, una aproximación al tema de estudio a través del estado del arte.

El tercer capítulo lo conforma el marco geográfico e histórico, donde se incluyen fenómenos físicos, biológicos y aspectos históricos relacionados con la geografía del departamento de Izabal y del municipio en donde se realizó la investigación, Puerto Barrios.

En la parte histórica se abarcan tres épocas claves, la época prehispánica, para poder entender la importancia socioeconómica que la posición marítima de Izabal ha representado para Guatemala desde épocas remotas y los constantes designios por realizar la conexión terrestre y, darle crecimiento a la zona del Atlántico en la época colonial y en el periodo de los primeros liberales en la Federación Centroamericana.

En el capítulo cuarto de investigación se aborda la Revolución Industrial, resultando importante entender los procesos acaecidos que llevarían hacia la creación del ferrocarril y la forma en que el sistema de transporte es implementado en diversos países de América, así como el origen del ferrocarril en Guatemala y las líneas que unieron el país.

El capítulo quinto está compuesto por el Ferrocarril del Norte, en el que se expone la importancia y el impacto que tuvo en el país la creación de Puerto Barrios y el contexto en el que se fue desarrollando la construcción de la línea y el escenario en el que interviene la *United Fruit Company* en dicha construcción.

En el capítulo sexto se desarrolla el contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios, se incluye la evidencia localizada a través de tres ejes fundamentales: conjuntos industriales, elementos aislados y paisaje industriales

El séptimo capítulo lo conforman las conclusiones y la discusión de resultados, donde se sintetizan los puntos de mayor alcance en la investigación y que pueden generar no solamente conocimiento en materia ferroviaria, sino también, la viabilidad de la aplicación del materialismo histórico como teoría fundante de investigación, así como las recomendaciones sugeridas a la sociedad porteña. Finalmente se incluyen los escritos y fuentes digitales que enriquecieron la construcción del estudio y, por último, se localizan los anexos, mismos que amplían la perspectiva del tema tratado.

# CAPÍTULO I

## PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

### 1.1 Problematicación

Uno de los aspectos fundamentales para el desarrollo de una sociedad es la utilización de la vía marítima, ya que a través de esta se puede efectuar una serie de importaciones y exportaciones de diferentes productos. La costa Atlántica de Guatemala poseía el acceso marítimo, más no la comunicación y el transporte para alcanzar un desarrollo comercial como tal, dicho desarrollo llegó con la construcción del Ferrocarril del Norte.

En el caso de la ciudad de Puerto Barrios, el desarrollo inicia con la construcción del muelle ferroviario, se va fortaleciendo con el tendido férreo y se consolida con la edificación de los primeros edificios de la ciudad, que albergaron en su interior la maquinaria para el funcionamiento del ferrocarril y que modificaron en su totalidad la urbanización de la zona. Sin embargo, actualmente existen diversos factores que afectan ese Patrimonio Industrial, tales como:

- Humedad
- Plagas
- Vegetación
- Intemperismo
- Vandalismo
- Depredación
- Abandono
- Readecuación del espacio
- Contaminación

Los factores ajenos a los de origen natural radican principalmente en el desconocimiento sobre el desarrollo social, tecnológico y arquitectónico que la actividad ferroviaria llevó consigo a esta ciudad y, es precisamente aquí donde radica la importancia de realizar una investigación que analice y documente los vestigios patrimoniales que aún permanecen, tanto muebles como inmuebles.

## 1.2 Justificación

El desarrollo tecnológico es la cualidad más representativa de la llamada Revolución Industrial en Gran Bretaña, rápidamente múltiples países experimentan entre muchos cambios, transformación en el sistema de transporte y con ello, la comunicación. Guatemala no fue ajena a estos cambios que se venían desarrollando en otros países, llegando a consolidarse con las políticas liberales de 1871; con el acaecer de los años se inició la construcción de las vías férreas en diferentes puntos del país, ya que los caminos existentes eran muy rudimentarios.

La prioridad más grande en cuanto a vías de comunicación siempre fue el Atlántico, ya que representaba el comercio con Europa y la costa este de Estados Unidos, no obstante, con la construcción del Ferrocarril del Norte se inicia un proceso de cambios y transformaciones no solamente para Puerto Barrios, sino también para el país entero, ya que puede decirse que hay un antes y después para Guatemala, con la construcción de dicho tramo.

Los elementos materiales que fueron creados durante este proceso integraron un conjunto homogéneo que expuso la magnificencia ferroviaria de Puerto Barrios; estas expresiones merecen especial interés para entender el contexto y el punto de partida de la ciudad. Contrariamente, la situación actual que experimentan los elementos que transformaron por completo el paisaje natural de la zona es alarmante, a consecuencia de procesos de urbanización, ampliación de actividades portuarias, el desentendimiento de la población, así como el deterioro causado por efectos de origen natural. Estos fenómenos culminan con el daño, la transformación y desaparición del Patrimonio Industrial; en este punto la arqueología resulta muy elemental.

La arqueología como elemento social, contribuye a desarrollar conocimiento sobre restos materiales y los cambios producidos a través del tiempo. Sin embargo, los estudios ferroviarios abordados desde la perspectiva arqueológica son escasos, comparados con investigaciones que centran su atención en sociedades prehispánicas, lo que genera que las investigaciones industriales obtengan menor interés e importancia.

La investigación sobre Patrimonio Industrial abordada desde una temática arqueológica es fundamental, por el influjo que el proceso ferroviario ha ejercido sobre la sociedad porteña y, por lo tanto, en el desarrollo económico, social y tecnológico del país. Esta simbiosis proporciona un pasado material amplio, ligado de una u otra manera al ferrocarril, el cual se manifiesta en una serie de vestigios y remanentes con los que la arqueología puede reconstruir la sociedad en el desarrollo histórico.

Por lo tanto, la presente investigación resulta sustancial ya que contribuye a ampliar el conocimiento sobre la historia del Ferrocarril del Norte y de los elementos patrimoniales originados por este gran proyecto. Hay que tomar en cuenta que Puerto Barrios fue el poblado que más impacto experimentó con la implementación ferroviaria, en ningún otro lugar de Guatemala la selva tropical lluviosa se vio suplantada por la existencia de modos fenoménicos generados por una formación social, al menos no en el ámbito económico, urbanístico, arquitectónico y tecnológico.

Resulta imprescindible efectuar un estudio que exponga desde la perspectiva arqueológica, el alcance que el ferrocarril tuvo en Puerto Barrios y, que contribuya a ampliar el conocimiento sobre remanentes arqueológicos y sitios creados por procesos ferroviarios o para ellos, ya que son un legado testimonial valioso con el que se pretende contribuir a ampliar la historia de la comunidad porteña.

A través de la documentación se pretende iniciar un proceso de reconocimiento, con el cual la comunidad pueda visualizar en retrospectiva su historia y su vínculo directo con el Ferrocarril del Norte y, se vayan transformando los mecanismos degenerativos hacia el Patrimonio Industrial.

### **1.3 Delimitación**

#### **1.3.1 Geográfica**

La investigación arqueológica se llevó a cabo en el municipio de Puerto Barrios, departamento de Izabal, Guatemala.

### 1.3.2 Temporal

La construcción de la investigación en la parte histórica abarca desde el siglo XVI hasta la actualidad. Por otro lado, para el soporte arqueológico, se toma desde el siglo XIX hasta el presente.

## 1.4 **Objetivos**

### 1.4.1 General

Identificar y documentar el contexto arqueológico industrial ferroviario de la ciudad de Puerto Barrios.

### 1.4.2 Específicos

- Efectuar un registro documentado de los remanentes industriales del ferrocarril, bienes inmuebles y bienes muebles, que ayude a fomentar el inventario del Patrimonio Cultural de la nación.
- Realizar un análisis de la estructura urbana actual de la ciudad de Puerto Barrios, con relación al planeamiento original del proyecto del Ferrocarril del Norte.
- Analizar los acontecimientos que han repercutido en la transformación y decadencias físicas asociadas al Ferrocarril del Norte.
- Reconocer los motivos que generan desconocimiento en la población porteña sobre la preservación del Patrimonio Industrial.

## 1.5 **Preguntas de investigación**

- ¿Qué clase de elementos (edificios, remanentes, espacios públicos, casas), resultantes de la actividad ferroviaria en Puerto Barrios son visibles actualmente?
- ¿Cuál es la estructura urbana actual de la ciudad de Puerto Barrios con relación a la urbanización planteada por Silvanus Miller en 1884?
- ¿De qué forma se puede coadyuvar la consciencia de la población con relación al valor patrimonial que poseen los objetos derivados de la tecnología industrial?

- ¿Cuáles son las razones que provocan el desentendimiento de la población en la preservación del Patrimonio Industrial?

## **1.6 Hipótesis**

El fenómeno ferroviario introdujo cambios e innovaciones estructurales a la ciudad de Puerto Barrios, creando mecanismos de desarrollo social, urbano, arquitectónico y de recursos técnicos condicionados paralelamente por el Ferrocarril del Norte, mismos que se ven interrumpidos en el año de 1996 con el cierre de operaciones ferroviarias; este hecho contribuye en el desconocimiento de la historia ferroviaria de la línea del Norte, generando la transición hacia el abandono y la destrucción del Patrimonio Industrial.

## **1.7 Metodología**

La organización metodológica, hace referencia a una serie de métodos, técnicas e instrumentos, que agilizaron el desarrollo de los objetivos del trabajo. Por lo tanto, a continuación, se muestran los procedimientos y estrategias utilizadas a lo largo de la investigación, explicándose a través de fases metodológicas.

### 1.7.1 Primera fase

Las primeras visitas a la ciudad de Puerto Barrios se realizaron en el año 2015, en esta instancia resulta oportuno mencionar que la investigación se desarrolló en el lapso 2015-2020, tiempo en el que se hizo necesaria la utilización del método de reconocimiento arqueológico.

#### 1.7.1.1 Reconocimiento arqueológico

Inicialmente el arqueólogo tiene contacto directo con el área de estudio y su material, evalúa la densidad, naturaleza y distribución en la superficie, fijándose en cada detalle para obtener una comprensión del lugar. Asimismo, es esencial comunicarse con la gente del lugar, cuyo conocimiento de este es valioso para el investigador (Schiffer *et al.* 1978, p.16-18).

#### 1.7.1.2 Localización

A través del método de reconocimiento arqueológico, se pudieron localizar los puntos dentro del poblado en donde se concentra la mayor parte de remanentes industriales, siendo el núcleo los talleres de FEGUA, así también, se determinaron otras áreas en las que existe variedad de elementos aislados que están asociados a la actividad ferroviaria y, que forman parte del Patrimonio Cultural de Puerto Barrios.

#### 1.7.1.3 Accesibilidad

Durante las primeras aproximaciones al lugar, se pudo constatar que a pesar de no contar con muros que delimitaran el área, los talleres de FEGUA contaban con personal de seguridad privada y que el acceso era prohibido. La administración de dichas instalaciones está a cargo de Ferrovías Guatemala, institución en la que se desarrollaron una serie de trámites para poder tener acceso a los talleres. La resolución de esta solicitud fue un proceso extenso, debido a factores burocráticos y económicos.

En el caso de los elementos aislados, se localizaron sobre la vía pública, por lo cual no fue necesario gestionar permisos, a excepción del Hotel del Norte, donde en calidad de huésped se efectuaron gestiones verbales, para poder realizar el registro fotográfico en las áreas internas de las instalaciones.

#### 1.7.1.4 Trabajo bibliográfico

En esta instancia se procedió a identificar las posibles fuentes de información con relación al Ferrocarril del Norte y del escenario en el que se desarrolló esta investigación, Puerto Barrios.

Se evaluaron detenidamente informes de investigaciones, reportes, libros, tesis, revistas, periódicos, planos, vídeos y documentales; a lo largo de este proceso se tuvo acceso a las siguientes instituciones:

- Biblioteca central Universidad de San Carlos de Guatemala
- Biblioteca de la Escuela de Historia (USAC)
- Biblioteca de la Facultad de Arquitectura (USAC)
- Biblioteca Municipal de Puerto Barrios, Izabal
- Biblioteca de la Academia de Geografía e Historia de Guatemala
- Biblioteca Nacional de Guatemala “Luis Cardoza y Aragón”
- Hemeroteca Nacional de Guatemala “Lic. Clemente Marroquín Rojas”
- Biblioteca de la Tipografía Nacional de Guatemala
- Biblioteca del Instituto Guatemalteco de Turismo
- Biblioteca Museo Nacional de Historia de Guatemala
- Biblioteca del Instituto de Antropología e Historia de Guatemala
- Centro de documentación del Instituto de Antropología e Historia de Guatemala
- Biblioteca del Banco de Guatemala
- Planoteca de FEGUA
- Biblioteca personal

Del mismo modo se recopiló información valiosa de páginas web relacionadas con temáticas históricas.

#### 1.7.2 Segunda fase

En esta etapa se efectuó el trabajo de campo, para ello resultó elemental el uso del método del registro arqueológico, tocante al mismo, el arqueólogo australiano Vere Gordon Childe (1972), manifiesta sobre las formas clasificatorias de un registro para facilitar la investigación en arqueología, con las cuales se pudieron construir las fichas de registro arqueológico. Conjuntamente se utilizó la técnica prospectiva de la no recolección.

### 1.7.2.1 Registro arqueológico

El registro arqueológico está constituido por la evidencia arqueológica, el contexto y por los procesos de formación. Es el producto no sólo de los restos materiales dejados por los pueblos del pasado, sino también por las relaciones espaciales entre estos materiales (contexto), como por los procesos que generan, transforman, destruyen o preservan, procesos de formación del registro (Carballido y Fernández, 2001, p. 75).

Para Childe (1972), el arqueólogo debe interpretar y entender el contexto de cada objeto estudiado, donde es esencial la clasificación, únicamente después de clasificar los datos puede el arqueólogo empezar a interpretarlos, extraer de ellos historia. La clasificación tomando en cuenta tres aspectos: la *función* que desempeñó en la vida de la sociedad que lo fabricó y usó; la *cronología* de los objetos que se usaron en la misma época y, la cultura a la que perteneció o donde se halla representado de forma más típica (p. 32-47).

### 1.7.2.2 Técnica prospectiva de la no recolección

Que consiste en recorrer el área de estudio haciendo una revisión visual de la evidencia o artefactos arqueológicos que pudieran estar sobre la superficie y, como lo indica la técnica, no recolectándolos, ni siquiera moviéndolos del punto de su deposición (Sosa, 2015, p. 26). Pero si documentarla y describirla.

### 1.7.2.3 Registro fotográfico

Se utilizó esta herramienta de investigación arqueológica para documentar la realidad patrimonial de Puerto Barrios.

El propósito y responsabilidad de la fotografía arqueológica de campo es producir un registro gráfico comprensivo y preciso de una investigación. El arqueólogo debe tener siempre presente que la fotografía es una interpretación de la realidad, no un medio de duplicarla (Hester, *et al.*, 1988, p. 266).

#### 1.7.2.4 Cuaderno de campo

Como una herramienta complementaria, el cuaderno de campo durante la investigación fue indispensable, en él se pudo documentar información valiosa *in situ*, a través de la percepción de la zona de estudio, del entorno de la evidencia arqueológica, de los usos, de las amenazas e interacciones, así como los puntos de referencia, esquemas, dibujos, croquis y experiencias personales que ayudaron sustancialmente a construir esta investigación y, a comprender la dinámica patrimonial de Puerto Barrios.

#### 1.7.2.5 Preparación y validación de instrumentos de registro

Con el apoyo de los métodos y técnicas utilizadas en campo, se pudo identificar la diversidad de remanentes industriales existentes en la región y, con la finalidad de que la organización del trabajo fuera de manera óptima se hizo necesario efectuar fichas de registro. Estos instrumentos de trabajo elaborados por quien escribe ayudaron sustancialmente a la recopilación de la evidencia localizada.

#### 1.7.2.6 Procedimiento del diseño de los instrumentos

La realización de los instrumentos de registro tuvo como soporte conceptual, factores perceptibles a través de la experiencia individual de la realidad patrimonial de la ciudad de Puerto Barrios. En estos instrumentos se recolectaron datos puntuales que representan el fenómeno de estudio; en primera instancia se hizo necesario segmentar el registro en dos grupos: una ficha para todos aquellos elementos que no pueden ser movidos del lugar en el que están (bienes inmuebles) y, otra para los remanentes que están expuestos a todo tipo de traslado (bienes muebles).

#### 1.7.2.7 Ficha de registro bienes inmuebles

Basada esencialmente en la función del objeto, materiales constructivos (para un posible fechamiento) y, observaciones y/o comentarios (fig. 1).

#### 1.7.2.7.1 Encabezado

En esta sección se colocó el nombre de la Universidad de San Carlos de Guatemala, de la Escuela de Historia y el título de la investigación, así como la clasificación del registro.

#### 1.7.2.7.2 Ubicación

Aquí se recogieron datos esenciales para ubicar el lugar en el que se realizó el registro, tales como, fecha, ubicación y coordenadas geográficas (longitud y latitud).

#### 1.7.2.7.3 Tipo de edificación

Este segmento recolectó información sobre el tipo de construcción registrada, mediante el uso que se le haya otorgado, siendo las opciones: estación, oficina, bodega, taller, vivienda, espacio público y otros, en el caso que existiera un elemento distinto en uso, pero dentro de la misma naturaleza de un bien inmueble.

#### 1.7.2.7.4 Materiales constructivos

Poseer información sobre el material constructivo de la evidencia arqueológica es esencial al momento del registro, ya que puede ser un indicativo de temporalidad y un componente sustancial al momento de la descripción, con esa intención se creó un espacio dentro de la ficha, para registrar la estructura o forma en la que están contruidos los inmuebles.

#### 1.7.2.7.5 Observaciones

En este apartado se incluyó información a manera de descripción del objeto registrado.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC

Escuela de Historia

El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
Izabal, Guatemala, 2015-2020

### Registro Bienes Inmuebles

Fecha: \_\_\_\_\_

Ubicación: \_\_\_\_\_

Coordenadas geográficas: \_\_\_\_\_

#### Tipo de edificación:

Estación       Oficina       Otros   
Bodega       Taller   
Vivienda       Espacio Público

Aspectos Componentes	Materiales Constructivos						
	Madera	Lámina	Adobe	Ladrillo	Block /Cemento	Hierro	Otros
Arquitectura							
Puertas							
Ventanas							
Cubierta							
Muros							
Columnas							
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							
Otros							

#### Observaciones:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Figura 1. Ficha de registro de bienes inmuebles (fuente: Tobar, 2018).

#### 1.7.2.8 Ficha de registro bienes muebles

De igual manera que con la ficha de los bienes inmuebles, esta ficha está basada en aspectos clasificatorios mencionados por Childe (1972) con cuatro segmentos, función del objeto, cronología, manufactura de origen y observaciones y/o comentarios (fig. 2).

##### 1.7.2.8.1 Encabezado

El encabezado de esta ficha posee los mismos campos que la ficha de los bienes inmuebles, el nombre de la Universidad de San Carlos de Guatemala, de la Escuela de Historia y el título de la investigación, así como la clasificación de la ficha.

##### 1.7.2.8.2 Ubicación

En esta parte se tomaron datos de fecha y ubicación (únicamente como referencia al momento del registro), ya que como se planteó con anterioridad, los bienes muebles están expuestos a todo tipo de traslado.

##### 1.7.2.8.3 Tipo de remanente

El orden al momento de asociar el objeto estudiado, conlleva no solamente a un mejor registro, sino también a una mejor interpretación, en este sentido el Patrimonio Industrial conlleva una amplia gama de elementos diversos, de manera que, en esta sección de la ficha se propusieron términos que responden a la actividad ferroviaria y que fueron perceptibles en los reconocimientos arqueológicos, siendo; línea férrea, equipo rodante, señalización, maquinaria, herramienta, mobiliario y otros, para aquellos remanentes que no coincidían con los términos propuestos.

##### 1.7.2.8.4 Identificación

En esta área se recabaron datos técnicos de los remanentes, por medio de las placas de identificación, marca, serie, modelo, año de fabricación y país de procedencia; estos campos suministraron información trascendental para determinar la antigüedad y funcionamiento de los remanentes industriales.

Asimismo, en esta sección se incluyó el registro del estado de conservación en el que se encuentra la evidencia, con las opciones, completo e incompleto; siendo completo cuando el remanente constara con todos los elementos que lo constituyen e incompleto, cuando existiera algún faltante en las piezas. Es importante mencionar que la mayor parte de los bienes muebles mostró daños de origen natural, ocasionados principalmente por la alta precipitación fluvial que prevalece en la zona, siendo los más recurrentes la corrosión, herrumbre y el moho, así también los de origen antrópico, destacando la ampliación de operaciones portuarias en los talleres de FEGUA y el vandalismo.

#### 1.7.2.8.5 Observaciones

En este apartado se incluyó información a manera de descripción del objeto registrado. Es importante mencionar que las fichas llenas se exponen al final de la investigación, en la sección de los anexos II, aquí solamente se menciona el instrumento de registro.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
Escuela de Historia  
El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**

Fecha: \_\_\_\_\_

Ubicación: \_\_\_\_\_

Tipo de remanente:

- |                |                          |
|----------------|--------------------------|
| Línea férrea   | <input type="checkbox"/> |
| Equipo rodante | <input type="checkbox"/> |
| Señalización   | <input type="checkbox"/> |
| Maquinaria     | <input type="checkbox"/> |
| Herramienta    | <input type="checkbox"/> |
| Mobiliario     | <input type="checkbox"/> |
| Otros          | <input type="checkbox"/> |

Placa de identificación: SI  NO  Marca: \_\_\_\_\_

No. de Serie: \_\_\_\_\_ Modelo: \_\_\_\_\_

Año: \_\_\_\_\_

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

---

---

---

---

**Figura 2.** Ficha de registro de bienes muebles (fuente: Tobar, 2018).

#### 1.7.2.9 Clasificación

La utilización de estos instrumentos durante el trabajo de campo supuso una coyuntura valiosa en la obtención de información; posterior a la documentación de los bienes muebles e inmuebles de los talleres de FEGUA, se realizó un análisis haciendo una separación según el tipo de actividad a la que fueron destinados, originando “áreas” para el caso de los edificios (inmuebles) y, “equipos” para los bienes muebles.

#### 1.7.2.10 Encuesta

Se elaboró el formato de una encuesta como un instrumento de la investigación social aplicada en la arqueología, con la intención de aproximarse al fenómeno de estudio a través de las personas. Como bien lo indica García (1993), una encuesta es una investigación realizada sobre una muestra de sujetos representativa de un colectivo más amplio, que se lleva a cabo en el contexto de la vida cotidiana, utilizando procedimientos estandarizados de interrogación, con el fin de obtener mediciones cuantitativas de una variedad de características objetivas y subjetivas de la población (p. 146).

#### 1.7.2.11 Ficha de caracterización del informante

El primer paso del diseño establecido conllevó recolectar datos esenciales de cada encuestado, por medio de los siguientes campos:

##### 1.7.2.11.1 Nombre del encuestado

Nombre propio de la persona encuestada.

##### 1.7.2.11.2 Grupo etario

El grupo etario hace referencia a personas de la misma edad o de un rango similar, para fines investigativos se utilizaron cuatro rangos:

- Rango 1: 20 a 30 años
- Rango 2: 41 a 50 años
- Rango 3: 51 a 60 años
- Rango 4: más de 60 años

#### 1.7.2.11.3 Lugar de nacimiento

Este segmento fue colocado en virtud del impacto que el Ferrocarril del Norte generó en Puerto Barrios, lo cual propició una ola de migración significativa. Por consiguiente, para entender e interpretar de mejor manera los datos obtenidos en las encuestas, se apuntó el lugar de nacimiento de cada encuestado.

#### 1.7.2.11.4 Fecha

Se anotó el día, mes y año en la que se recolectó la información.

#### 1.7.2.11.5 Guía de encuesta

El diseño de este instrumento fue elaborado con cinco preguntas secuenciales, partiendo de aspectos generales a aspectos más característicos en materia ferroviaria de la región de estudio; las preguntas fueron cerradas, cuando el encuestado eligió entre la opción “sí” o “no” y abiertas, cuando el encuestado formuló su respuesta (fig. 3).

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
Escuela de Historia  
El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios, Izabal,  
Guatemala, 2015-2020

**Encuesta**

Nombre del encuestado: \_\_\_\_\_

Edad: \_\_\_\_\_ Lugar de nacimiento \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

1.) ¿Sabe usted cuándo y por qué razón se funda la ciudad de Puerto Barrios?

SI  NO

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

2.) ¿Sabe usted que es el Ferrocarril y cuál era su labor en la época de funcionamiento?

SI  NO

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

3.) ¿Sabía usted que las antiguas estaciones del ferrocarril (bodegas, talleres, equipo, entre otros), son parte del patrimonio cultural de Guatemala?

SI  NO

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4.) ¿Considera importante el rescate de los edificios y estaciones del ferrocarril?

SI  NO

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

5.) ¿Actualmente, qué tipo de uso considera que se le puede dar a las instalaciones de los talleres de FEGUA en Puerto Barrios?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Figura 3.** Modelo de encuesta (fuente: Tobar, 2018).

#### 1.7.2.11.6 Criterios de selección de informantes

El objetivo principal de realizar las encuestas está ligado a la búsqueda sistemática de información de carácter explicativo, por lo tanto, el criterio utilizado para seleccionar a los encuestados se basó en dos aspectos:

- Personas que tuvieron contacto directo o indirecto con las actividades ferroviarias
- Personas que oscilaran en los 20-30 años (nuevas generaciones)

Estos aspectos fueron determinados para comprobar datos que están ligados con los objetivos, preguntas de investigación y sobre todo la hipótesis de este trabajo.

El número de informantes (tamaño de la muestra) fue de 20 personas, aunque es importante tener un número considerable de informantes, hay que destacar que cada encuesta es única y lo fundamental es la información que cada persona tiene para con el investigador. A continuación, se muestra el cuadro I, con la información de las personas encuestadas:

<b>LISTA DE PERSONAS ENCUESTADAS</b>				
<b>NOMBRE</b>	<b>EDAD</b>	<b>LUGAR DE NACIMIENTO</b>	<b>FECHA</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Armando Pereira	22 años	Puerto Barrios, Izabal	10/01/2020	Nueva generación
Pablo Roberto Salguero	24 años	Puerto Barrios, Izabal	04/09/2018	Nueva generación
Byron Marroquín Pinto	25 años	Puerto Barrios, Izabal	04/09/2018	Nueva generación
Aura Milian	25 años	Puerto Barrios, Izabal	04/09/2018	Nueva generación
Milton Pérez	26 años	Puerto Barrios, Izabal	10/01/2020	Nueva generación
Luis Portilla	27 años	Puerto Barrios, Izabal	10/01/2020	Nueva generación

Henry Caal	28 años	San Pedro La Cocona, Puerto Barrios, Izabal	18/01/2019	Guardia de seguridad de los talleres de FEGUA
Manuel Estrada Casasola	28 años	Puerto Barrios, Izabal	12/01/2020	Exusuario del ferrocarril
Rosa María Rivas	30 años	Puerto Barrios, Izabal	09/01/2020	Exusuario del ferrocarril
Catalina Ramírez	42 años	Puerto Barrios, Izabal	05/12/2018	Exusuario del ferrocarril
Alex Rodríguez	45 años	Puerto Barrios, Izabal	11/01/2020	Su padre (†) fue trabajador del ferrocarril
Antonio López	49 años	Puerto Barrios, Izabal	11/01/2020	Exusuario del ferrocarril
Vilma Pacheco	51 años	Puerto Barrios, Izabal	12/01/2020	Su padre (†) fue trabajador del ferrocarril
Juventino Ospino	63 años	Ipala, Chiquimula	12/01/2020	Exusuario del ferrocarril
Gladys Ramírez	64 años	Puerto Barrios, Izabal	05/12/2018	Exusuario del ferrocarril
María Antonieta Morales	65 años	Puerto Barrios, Izabal	11/01/2020	Exvendedora de comida en el Ferrocarril del Norte
María del Carmen Orellana	67 años	Puerto Barrios, Izabal	11/01/2020	Su padre trabajó como brequero en el ferrocarril
Martha Aroche	70 años	Puerto Barrios, Izabal	11/01/2020	Exusuario del ferrocarril
Efraín Fajardo Pineda	72 años	Puerto Barrios, Izabal	12/01/2020	Trabajó en la <i>UFCO</i>
Carmen Mejía Sosa Vda. De Cortés	87 años	Las Paipas, Puerto Barrios, Izabal	11/01/2020	Ha vivido desde niña frente a los talleres de FEGUA

**Cuadro I.** Lista de las personas encuestadas (fuente: Tobar, 2020 tomando como base la información de caracterización de cada informante).

### 1.7.3 Tercera fase

La tercera fase metodológica consistió en la transcripción de los datos obtenidos para su debida interpretación, esta etapa fue determinante, ya que es la transición de la información recolectada, a la esencia del trabajo a través de la documentación. Durante esta fase se desarrollaron los siguientes procesos:

#### 1.7.3.1 Transcripción y vaciado

Proceso en el que la información obtenida en las fichas de registro, cuaderno de campo y encuestas, se trasladó a un ordenador para que su manipulación fuera más asequible.

#### 1.7.3.2 Organización y relación de la evidencia

Durante esta etapa se elaboró la estructura de la documentación, organizando las partes que se pudieron documentar. Inicialmente, se efectuó una separación de los bienes inmuebles, con relación al tipo de actividad a la que fueron destinados, generándose tres zonas: área de bodega, área eléctrica y área de talleres.

Seguidamente, se desarrolló la clasificación de los bienes muebles, tomando como base la actividad determinada de cada elemento (función), catalogando así seis grupos: equipo de pesaje, mobiliario y equipo, equipo de energía, equipo de vapor, equipo rodante y equipo de abastecimiento. Es importante mencionar que en aquellos grupos en los cuales se ubicó el mismo tipo de remanente en diferente variedad, se le otorgó un número según el orden en que fueron localizados dentro de cada inmueble. Asimismo, se realizó la búsqueda de relaciones existentes entre remanentes, dicha conexión también se apoyó con el conocimiento adquirido a través de las lecturas de revistas de electricidad y boletines de ingeniería.

#### 1.7.3.3 Inventario de la evidencia

Cuantificar los bienes que forman parte del patrimonio es indispensable por el riesgo latente al que están expuestos. En este segmento se muestra a través de un inventario, la cantidad de elementos que pudieron ser documentados durante el trabajo de campo y que juntos constituyen el contexto industrial de la investigación.

## Conjuntos industriales

Bienes Inmuebles	Cantidad
Área de bodega/área administrativa	01
Área eléctrica I	01
Área eléctrica II	01
Tanques	02
Casa redonda	01
Tornamesa	01
Bienes Muebles	
Equipo de pesaje	
Báscula de piso	01
Mobiliario y equipo	
Escritorios	02
Sillas	03
Bancas	01
Camas	02
Armarios	05
Mesas	01
Sanitarios	04
Equipo de energía	
Motores de locomotora diésel	04
Tableros de electricidad	01
Equipo de vapor	
Máquinas de vapor	03
Tableros de electricidad	01
Calderas	01
Equipo rodante	
Vagones de mano " <i>push car</i> "	01
Vagones cerrados	05
Vagones cisterna	02
Vagones plataforma	08
Vagones <i>caboose</i>	01
Ejes de ruedas	03
Equipo de abastecimiento	
Toneles de metal	11
Depósitos	06
Bombas de gasolina	01
<b>TOTAL</b>	<b>74</b>

Elementos industriales	
Elementos ferroviarios	05
Elementos arquitectónicos	11
Espacios públicos	10
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>
Paisajes industriales	01
<b>TOTAL</b>	<b>01</b>

#### 1.7.3.4 Caracterización de los remanentes

Una vez estando clasificados los remanentes, se desarrolló la descripción de cada elemento registrado durante el trabajo de campo, este punto fue clave dentro de la investigación. En la descripción se conjugaron aspectos de temporalidad, de función y características propias de cada remanente con los que se pudo recuperar información ferroviaria de la zona de estudio.

#### 1.7.3.5 Representación gráfica

Los gráficos como un medio a través del cual se pudieron procesar, organizar y transformar los datos, facilitando la interpretación de la información. Se diseñaron gráficos de barras horizontales, para representar la cantidad del contexto y registro arqueológico industrial y, gráficos circulares para representar el porcentaje del análisis de las encuestas (ver figs.182-189 en el anexo III).

#### 1.7.3.6 Proceso de análisis

A través de este proceso se estudiaron a profundidad los datos obtenidos durante todo el proceso de investigación, haciendo una división de cada parte que constituye el trabajo; a través de esta labor se pudo reflexionar, razonar y extraer conclusiones y comprobar suposiciones.

#### 1.7.4 Cuarta fase

Fue la última etapa dentro del proceso de tesis.

##### 1.7.4.1 Primer borrador

El primer borrador estaba estructurado con nueve capítulos, fue presentado en julio del 2020, respetando el tiempo estipulado en la normativa de tesis de la Escuela de Historia de la Universidad de San Carlos de Guatemala; posteriormente fueron nombrados los lectores de tesis, quienes otorgaron observaciones puntuales que mejoraron sustancialmente esta investigación.

#### 1.7.4.2 Segundo borrador

Con base en las observaciones y cambios solicitados por el comité de tesis, se trabajó por varios meses hasta lograr que la exposición teórica de la investigación, fuera la apropiada, entregando el segundo borrador en el mes de marzo del 2021.

#### 1.7.4.3 Tercer borrador

La revisión del segundo borrador por parte del comité de tesis dio como resultado un tercer borrador, el cual constituyó la versión final de la investigación, misma que fue entregada en julio del 2021.

#### 1.7.4.4 Cronograma

Tal y como ya se ha mencionado, esta investigación se desarrolló en el periodo 2015-2020; los tiempos de ejecución en cada fase fueron prolongados, con la intención de guiar al lector en la administración del tiempo en cada tarea relativa a este trabajo, se muestra el siguiente cronograma:

Fase de Investigación	Año						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Fase 1							
Fase 2							
Fase 3							
Fase 4							

## **1.8 Apartado legal**

El desarrollo de la investigación se fundamenta en artículos publicados en la Constitución Política de la República de Guatemala, en la Ley para la Protección del Patrimonio Cultural y en los Acuerdos Ministeriales 122-2005 y 1111-2015, en donde se declara, como patrimonio de la nación gran parte de las antiguas estaciones ferroviarias. En esta instancia, es preciso mencionar que dentro de las estaciones declaradas como patrimonio de la nación, no está incluida la antigua estación ferroviaria de Puerto Barrios, ya que el lugar donde funcionaba la estación fue transformado y actualmente es la terminal portuaria, no obstante, el hecho que otras estaciones sí formen parte del patrimonio de la nación, nos da la pauta de lo importante que es conservar estos elementos resultantes de las actividades ferroviarias, por lo cual resulta conveniente sustentar este estudio con base a las leyes que rigen el país.

### 1.8.1 Constitución Política de la República

#### 1.8.1.1 Artículo 60. Patrimonio Cultural

Forman el Patrimonio Cultural de la Nación los bienes y valores paleontológicos, arqueológicos, históricos y artísticos del país y están bajo la protección del Estado. Se prohíbe su enajenación, exportación o alteración salvo los casos que determine la ley (Const., 1993, art. 60).

### 1.8.2 Ley para la Protección del Patrimonio Cultural de la Nación

#### Decreto Número 26-97. Reformado por el Decreto Número 81-98

#### 1.8.2.1 Artículo 2. Patrimonio Cultural

Forman el Patrimonio Cultural de la nación los bienes e instituciones que por ministerio de ley o por declaratoria de autoridad lo integren y constituyan bienes muebles o inmuebles, públicos y privados, relativos a la paleontología, arqueología, historia, antropología, arte, ciencia, tecnología y la cultura en general, incluido el patrimonio intangible, que coadyuven al fortalecimiento de la identidad nacional. (Reformado por el Decreto Número 81-98 del Congreso de la República de

Guatemala) (Ley para la Protección del Patrimonio Cultural de la Nación, Decreto Número 26-97, art. 2, 2004, p. 4).

#### 1.8.2.2 Artículo 3. Clasificación

Para los efectos de la presente ley se consideran bienes que conforman el Patrimonio Cultural de la Nación, los siguientes:

##### I. Patrimonio Cultural Tangible:

###### a) Bienes culturales inmuebles

1. La arquitectura y sus elementos, incluida la decoración aplicada.
2. Los grupos de elementos y conjuntos arquitectónicos y de arquitectura vernácula.
3. Los centros y conjuntos históricos, incluyendo las áreas que le sirven de entorno y su paisaje natural.
4. La traza urbana de las ciudades y poblados.
5. Los sitios paleontológicos y arqueológicos.
6. Los sitios históricos.
7. Las áreas o conjuntos singulares, obra del ser humano o combinaciones de éstas con paisaje natural, reconocidos o identificados por su carácter o paisaje de valor excepcional.
8. Las inscripciones y las representaciones prehistóricas y prehispánicas.

###### b) Bienes culturales muebles

Bienes culturales muebles son aquellos que, por razones religiosas o laicas, sean de genuina importancia para el país y tengan relación con la paleontología, la arqueología, la antropología, la historia, la literatura, el arte, la ciencia o la tecnología guatemalteca, que provengan de las fuentes enumeradas a continuación:

1. Las colecciones y los objetos o ejemplares que, por su interés e importancia científica para el país, sean de valor para la zoología, la botánica, la mineralogía, la anatomía y la paleontología guatemaltecas.

2. El producto de las excavaciones o exploraciones terrestres o subacuáticas, autorizadas o no, o el producto de cualquier tipo de descubrimiento paleontológico o arqueológico, planificado o fortuito.
3. Los elementos procedentes de la desmembración de monumentos artísticos, históricos y de sitios arqueológicos.
4. Los bienes artísticos y culturales relacionados con la historia del país, acontecimientos destacados, personajes ilustres de la vida social, política e intelectual, que sean de valor para el acervo cultural guatemalteco, tales como:
  - a) Las pinturas, dibujos y esculturas originales.
  - b) Las fotografías, grabados, serigrafías y litografías.
  - c) El arte sacro de carácter único, significativo, realizado en materiales nobles, permanentes y cuya creación sea relevante desde un orden histórico y artístico.
  - d) Los manuscritos incunables y libros antiguos, mapas, documentos y publicaciones.
  - e) Los periódicos, revistas, boletines y demás materiales hemerográficos del país.
  - f) Los archivos, incluidos los fotográficos, cinematográficos y electrónicos de cualquier tipo.
  - g) Los instrumentos musicales.
  - h) El mobiliario antiguo.

## II. Patrimonio Cultural Intangible

Es el constituido por instituciones, tradiciones y costumbres tales como: la tradición oral, musical, medicinal, culinaria, artesanal, religiosa, de danza y teatro.

Quedan afectos a la presente ley los bienes culturales a que hace referencia el presente artículo en su numeral uno romano, que tengan más de cincuenta años de antigüedad, a partir del momento de su construcción o creación y que representen un valor histórico o artístico, pudiendo incluirse aquellos que no tengan ese número de años, pero que sean de interés relevante para el arte, la historia, la ciencia, la arquitectura, la cultura en general y contribuyan al fortalecimiento de la identidad de los guatemaltecos. (Reformado por el Decreto Número 81-98 del Congreso de la República de Guatemala) (Ley para la Protección del Patrimonio Cultural de la Nación, Decreto Número 26-97, art. 2, 2004, p. 4-5).

### 1.8.3 Acuerdo Ministerial Número 122-2005

#### 1.8.3.1 Artículo 1

Se declara patrimonio Histórico y Cultural de la Nación, por su valor arquitectónico, cultural e histórico, a los antiguos edificios de las estaciones ferroviarias siguientes: estación ferroviaria del municipio de Coatepeque, Quetzaltenango (finca No. 48270, folio 7, libro 258 de Quetzaltenango), la estación ferroviaria de Tecún Umán, San Marcos (finca No. 26532, folio 142, libro 157 de San Marcos), la estación ferroviaria de Mazatenango, Suchitepéquez (finca No. 3788, folio 78 libro 25 de Suchitepéquez), la estación ferroviaria de Patulul Suchitepéquez (finca No. 1868, folio 2, libro 14, de Suchitepéquez), la estación ferroviaria del Puerto de San José, Escuintla (finca No. 78, folio 212, libro 1 de ferrocarriles), la estación ferroviaria de Escuintla, Escuintla (finca No. 78, folio 212, libro 1, de ferrocarriles), la estación ferroviaria de Palín, Escuintla (finca No. 78, folio 212, libro 1, de ferrocarriles), la estación ferroviaria de Santa Lucía Cotzumalguapa, Escuintla (finca No. 70, folio 141, libro 11 de Escuintla), la estación ferroviaria de Villa Canales, Guatemala (finca No. 78, folio 212, libro 1, ferrocarriles), la estación ferroviaria de Amatitlán, Guatemala (finca No. 78, folio 212, libro 1, de Guatemala), los Talleres y Patios de la Estación Central en la Ciudad de Guatemala (finca No. 4094, folio 94 del libro 2504 de Guatemala), con un área de 65,297.11 M<sup>2</sup> (Acuerdo Ministerial 122-2005, art. 1).

La presente declaratoria sobre las estaciones ferroviarias antes identificadas, incluye todos los bienes muebles, industriales, bibliográficos y documentales que en ellas se encuentran, de conformidad con los inventarios realizados o que en el futuro se realicen, por considerarse Patrimonio Cultural, histórico e industrial (Acuerdo Ministerial 122-2005, art. 1).

#### 1.8.4 Acuerdo Ministerial Número 1111-2015

##### 1.8.4.1 Artículo 1

Se reforma el Artículo 1 del Acuerdo Ministerial Número 122-2005, adicionando el segundo párrafo, el cual queda así: "La presente declaratoria sobre las estaciones ferroviarias antes identificadas, incluye todos los bienes muebles, industriales, bibliográficos y documentales que en ellas se encuentran, de conformidad con los inventarios realizados o que en el futuro se realicen, por considerarse Patrimonio Cultural, histórico e industrial" (Acuerdo Ministerial 1111-2015, art 1).

Los artículos expuestos ayudan a comprender una parte importante del Patrimonio Industrial y la posición de los ferrocarriles dentro del marco de la ley, a la vez otorga una aproximación al valor histórico, tecnológico, artístico y arquitectónico de los recursos ferroviarios. Posteriormente, se localiza el capítulo II, en el cual se presenta de manera metódica una serie de datos que constituyen el marco teórico de investigación.



## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

El marco teórico de esta investigación está constituido por un corpus conformado en tres partes, el primero hace referencia a la teoría general de investigación, donde se incluye aspectos relacionados con el materialismo histórico, este construye su corriente filosófica con relación a la producción, los procesos de producción y las relaciones sociales de producción, convirtiéndose en un soporte primordial para comprender el proceso formativo y articulación del ferrocarril. El segundo corpus hace alusión a una serie de conceptos relacionados con la génesis de la ciudad, mismos que surgen como efecto de la perspectiva materialista de la historia, además, se hace referencia al contexto como teoría mediadora para entender el entorno del Patrimonio Industrial de Puerto Barrios. Por último, se incluyen las referencias conceptuales con relación al Patrimonio Industrial, haciendo hincapie en el estudio de la Arqueología Industrial a través de una exposición breve de su desarrollo y una aproximación al estado de la cuestión.

Para abordar el materialismo histórico como teoría general, resulta conveniente mencionar que se tomará como base central la obra de Luis Felipe Bate (1998) *“El proceso de investigación en arqueología”* el cual ejemplifica el desarrollo de la investigación desde una postura del materialismo histórico<sup>1</sup>.

Primeramente, es importante tomar en cuenta que durante el desarrollo de nuevas investigaciones que se enfrentan a la información empírica, a través de procedimientos técnicos y lógicos planificados a partir de una teoría, pueden generar nuevos conocimientos acerca del caso particular estudiado, pero, lo más importante, la teoría nunca puede ser completa con relación a la explicación de la realidad, dado que esta es infinita (Bate, 1998, p. 38).

---

<sup>1</sup> Este libro es la base dentro del marco teórico y será citado en varias ocasiones por su importancia.

Dejando claro este punto, es necesario exponer que el materialismo histórico, es una tradición intelectual, con determinadas referencias temáticas y teóricas generales, caracterizado por la frondosidad de sus debates y la abundancia de su producción. Por esta razón, quienes reivindican su pertenencia o nexos de comunidad con la tradición marxista, necesitan hacer explícitos cuáles son esos vínculos, ya que no es posible compatibilizar un planteamiento determinado con las demás (Bate, 1998, p. 51-52).

Entrando en la teoría materialista, es necesario hacer hincapié en categorías y conceptos en los cuales, a criterio de la autora, se encuentra conexión explicativa y de compatibilidad con diversos procesos ferroviarios. Inicialmente, se incorporan las categorías de formación social, modo de vida y cultura.

## **2.1 Formación social**

Comprende la unidad orgánica de la base material del ser social y las superestructuras, entendidas como los sistemas de ideas y reflejos condicionados por la práctica del ser social y las organizaciones o instituciones que, instrumentan normativamente la voluntad social de mantener o transformar las formas de reproducción de la base material de la sociedad (Bate, 1998, p. 57-62).

## **2.2 El modo de vida**

Se refiere a las particularidades de la formación social y su manifestación fenoménica en la cultura, así pues, los factores que inciden en las particularidades del modo de vida se caracterizan por ritmos históricos de desarrollo y viabilidad de cambios del grupo social condicionados por sus particularidades estructurales.

Los factores condicionan particularidades de las vías de desarrollo como “líneas” de modos de vida. Pero, además en la dimensión temporal, para cada vía de desarrollo el modo de vida se refiere a las fases cualitativamente distinguibles como momentos del desarrollo de un modo de producción y una formación social determinada (Bate, 1998, p. 65-66).

## 2.3 Cultura

Podemos sintetizar conceptualmente la cultura como el conjunto singular de formas fenoménicas que presenta toda sociedad real, como efecto multideterminado por las condiciones concretas de existencia de una formación social.

Recíprocamente, la formación social se refiere al sistema general de contenidos esenciales que constituyen la causalidad y estructura fundamentales de los procesos históricos, manifiestos en su cultura. La singularidad cultural alude a la configuración de manifestaciones fenoménicas formada por diversas clases de elementos, objetos, conductas o procesos que caracterizan distintivamente a un grupo social como tal (Bate, 1998, p. 68-69).

Profundizando un poco más en esta tradición, Francisco Erice (2013) afirma que, en la concepción marxista, el punto de partida del desarrollo humano, lo que nos diferencia de los animales, es que, al producir los medios de vida, el hombre produce indirectamente su vida material, la producción humana es, un proceso consciente y creador. Este hecho no es el simple despliegue tecnológico de fuerzas materiales impersonales, sino un proceso social entre seres humanos y, de éstos en relación con la naturaleza, es también el punto de partida de toda la vida social.

En esta instancia es importante recordar que hablar de materialismo histórico conlleva rubricar una serie de epígrafes que pueden converger, pero, en cierta medida su eje nos lleva al devenir del ser humano, la historia. La vida material del ser humano condiciona una serie de procesos que merecen especial atención, en este sentido, la arqueología como disciplina social nos introduce al estudio de las formaciones sociales a través de un registro arqueológico multidisciplinar, ya que es lo que finalmente nos acerca a un sistema cultural.

Por consiguiente, habiendo indagado en cuestiones elementales del materialismo histórico y teniendo claras las categorías de formación social, modo de vida y cultura, se pormenoriza sobre algunos conceptos puntuales del materialismo histórico, mismos que resultan elementales para comprender el proceso ferroviario.

## **2.4 El ser social**

“Se refiere a la totalidad de las relaciones materiales y objetivas establecidas entre los seres humanos, directamente o mediadas por su relación con los objetos naturales o socialmente producidos” (Bate, 1998, p. 58).

## **2.5 El modo de producción**

“Se refiere a la unidad de los procesos económicos básicos de la sociedad: producción, distribución, cambio y consumo, siendo esenciales en la determinación de la estructura social” (Bate, 1998, p. 58).

## **2.6 La producción**

El proceso productivo es el sistema orgánico de los diversos procesos de trabajo concretos, a través de los cuales una sociedad genera las diversas clases de bienes que requiere para la satisfacción de las necesidades que permiten su mantenimiento y reproducción y que está en capacidad de producir. La dinámica y organización general de este proceso se da a través de la unidad contradictoria entre el contenido de las fuerzas productivas y las formas que integran el sistema de relaciones sociales de producción; relación de unidad en que se expresa la correspondencia determinada entre la magnitud y la calidad fundamentales del desarrollo social.

En cuanto a las fuerzas productivas, es necesario distinguir también sus aspectos cualitativos y cuantitativos. La composición cualitativa se refiere a las propiedades específicas de los elementos del proceso productivo y a la forma como se integran los diversos procesos laborales (Bate, 1998, p. 58).

Se consideran, genéricamente, como elementos del proceso productivo a aquellos que intervienen en cada proceso de trabajo. Estos son:

- 1) La *fuerza de trabajo*, que es la capacidad y energía humana que transforma diversos objetos con el fin de convertirlos en bienes de consumo. El uso de la fuerza de trabajo siempre supone la puesta en acción y coordinación de dos componentes básicos.

Por una parte, la capacidad física y mecánica de movimientos del cuerpo humano, que objetivan las transformaciones del medio que los hombres realizan. Por otro lado, la capacidad consciente, que permite conocer las propiedades de los objetos de transformación y su relación con las propias probabilidades de acción, prever los resultados de esta actividad y coordinar las acciones orientadas a generar los resultados previstos (Bate, 1998, p. 59).

2) “Los *objetos de trabajo*, que son todos los objetos o fenómenos sometidos a transformación por la fuerza de trabajo. Estos pueden ser elementos naturales o productos de transformaciones previas, incorporados como objetos de nuevos procesos de trabajo” (Bate, 1998, p. 59).

3) Los *medios o instrumentos de trabajo* son los elementos que el hombre interpone entre la fuerza de trabajo simple y los objetos de trabajo. Esto permite multiplicar las capacidades y energía de la fuerza de trabajo o efectuar reparaciones que sobrepasan sus capacidades naturales de movimiento (Bate, 1998, p. 59).

4) “Los *productos* que, como resultado de la transformación de los objetos de trabajo, adquieren propiedades que satisfacen diversas necesidades humanas” (Bate, 1998, p. 59).

5) Las *relaciones sociales de producción* las relaciones sociales de producción es la propiedad de los agentes sobre los elementos del proceso productivo que median y condicionan la posibilidad de producción, como capacidad de disposición y uso. Integran las unidades básicas de producción en cada sociedad, se conforman sobre la base de las relaciones de propiedad de la producción sobre los elementos del proceso productivo. Tal propiedad consiste en la capacidad de los sujetos sociales de disponer, usar, o gozar de un bien.

La propiedad puede establecerse en distintos momentos del proceso económico: como condición para la producción, como resultado de la misma (distribución), como condición para el intercambio o para el consumo (Bate, 1998, p. 60).

Desde el punto de vista cuantitativo, las fuerzas productivas constituyen la magnitud fundamental del desarrollo histórico de la sociedad; por lo cual se expresan como grado o nivel de desarrollo. “El desarrollo de las fuerzas productivas siempre conlleva un cambio en la tecnología, trátase del instrumental o en las formas de organización técnica de la producción” (Bate, 1998, p. 59-60).

## **2.7 Discusión**

La revolución industrial nos adentra en una completa metamorfosis en la historia de la humanidad, se trata de una profunda transformación en el ámbito económico, social y tecnológico, en donde el exponente más grande de todos esos cambios fue el ferrocarril, sin embargo, esta creación venía gestándose con anterioridad a la revolución industrial. Inicialmente todo el conocimiento había permanecido disperso, como lo es el descubrimiento de la máquina de vapor, los tendidos de hierro sobre el suelo en las mineras, los vagones halados por bestias, que, bajo un mundo de ideas se van condensando hasta la invención de la locomotora y, por ende, el ferrocarril, lo cual evidencia cambios culturales en el ritmo histórico en cuestión del desarrollo del *modo de vida* y, un cambio absoluto en *la producción*.

Estas faenas no hubiesen sido posibles sin la energía humana como efecto transformador de los *objetos de trabajo*, lo que se conoce en el materialismo histórico como *fuerza de trabajo*, este proceso constituye una parte esencial e insustituible en la producción ferroviaria, en este caso, cada trabajador realizó un aporte pequeño en un proceso acumulativo, que finalmente expuso el funcionamiento del ferrocarril. Sin esa fuerza de trabajo y lo que la misma conlleva (comunicación, cooperación, adiestramiento), no se habría logrado un sistema ferroviario.

Así también, el *proceso de trabajo* posee estrecha relación con los *objetos de trabajo*, en este punto la materia prima fue primordial, puesto que fueron los elementos transformados por la *fuerza de trabajo*, tales como los materiales constructivos transformados en edificios destinados para actividades ferroviarias o creados bajo esa influencia, los rieles, las traviesas o durmientes transformados en la línea férrea del ferrocarril. En este punto vale la pena considerar los *medios de trabajo*, como la relación entre el objeto con el que se trabajó y el trabajador, tal es el caso de la vinculación locomotora-maquinista, cabina, hogar-fogonero.

Por otra parte, la transformación de las formas de producción de la base material y el cambio histórico generado con relación al desarrollo, tienen relación directa con la ciudad. En el libro *Lo urbano y la ciudad: La importancia de su construcción teórica* (2005), escrito por Mendoza, indica lo siguiente:

En los inicios del siglo XIX, la revolución industrial y el movimiento proletario estaba en pleno desarrollo. Marx y Engels observaron ese proceso principalmente en Inglaterra, analizaron el desarrollo del modo de producción capitalista en la historia y en los individuos reales y sus condiciones materiales de vida, en el cual el factor económico era determinante en el proceso social siendo la ciudad parte de él. La ciudad es el espacio de un sistema urbano y económico representado por la industria, lo social, la propiedad, lo político, el Estado, siendo el centro del desarrollo de las fuerzas productivas y de un mercado de trabajo urbano (p. 47).

Para Marroni (2019, p. 374-375), la ciudad se desarrolla inducida por una nueva actividad económica y el territorio se transforma para acondicionar y dar soporte a los nuevos elementos de esa actividad y, acomodar el flujo de migración motivado por puestos de trabajo. En el territorio urbano se encuentra identificada la concentración tanto de personas como de producción y consumo, por esta razón el estudio respecto al territorio se basa en la comprensión de su significado, características, morfología y funciones.

Resulta necesario definir algunos conceptos que permitirán explicar más adelante, la relación existente entre el fenómeno ferroviario, como la base económica y la relación de las condiciones históricas ante la creación de la ciudad de Puerto Barrios.

## **2.8 Urbanización**

La urbanización se define como la ocupación y transformación física del territorio debido al desarrollo de las ciudades. Una de las consecuencias claras del proceso de urbanización han sido los movimientos migratorios experimentados por las personas residentes en áreas rurales que se trasladaban hacia zonas urbanas más próximas, debido a la búsqueda de mejores oportunidades laborales y mejor calidad de vida (López, 2015, p. 623-624).

### **2.8.1 Planeamiento urbanístico**

Es el proceso de descripción, análisis y evaluación de las condiciones de funcionamiento de las ciudades para poder generar propuestas de diseño y formular proyectos que permitan regular la dinámica urbana y ambiental de toda la ciudad. Sin embargo, las prioridades y los objetivos de la ciudad cambian en el tiempo, por lo que la planeación urbana y planificación urbana igualmente evoluciona en su concepción, a partir de los distintos momentos históricos de las ciudades, respondiendo a los procesos de industrialización, densificación poblacional, expansión de las actividades e incompatibilidad con las infraestructuras (Ornés, 2009, p. 202).

### **2.8.2 Estructura urbana**

Se puede considerar como una síntesis donde aparecen aquellas actividades, espacios, y relaciones que tienen cierta perdurabilidad en el tiempo, conformada por elementos físicos que no se agotan en lo meramente constructivo, sino que se trata de espacios sociales en los

cuales se alberga la vida humana; es decir un conjunto de elementos urbanísticos y arquitectónicos del pasado que aún tienen una presencia concreta en el presente y han de condicionar el futuro (Yantorno, 2011, p. 7).

### 2.8.3 Espacio/núcleo urbano

Se puede considerar como un objeto material que se relaciona con procesos sociales, ya que a través de esta relación adquiere función, forma y un significado social. En otras palabras, el énfasis es con la configuración espacial o forma física producida por la interacción de los individuos, grupos sociales y el ambiente, por lo tanto, el espacio urbano es un producto social, una construcción filosófica sujeta a condiciones sociales e históricas específicas (Iracheta, 2010, p. 507).

### 2.8.4 Complejo arquitectónico

“Construcción de edificios que forman parte de elementos diversos dentro de una misma urbanización como un área, una colonia o un sector” (De León, 2006, p. 2).

### 2.8.5 Crecimiento demográfico

El crecimiento demográfico hace referencia a los cambios establecidos en las poblaciones en el tiempo, a través de factores como el aumento de habitantes en una zona, aunque influyen otros aspectos como el social, económico, histórico y cultural.

Por otra parte, hay que destacar que esta investigación pretende registrar remanentes industriales, así como sus contextos, por lo cual hacemos referencia nuevamente a Luis Felipe Bate (1998), cuando menciona la reciprocidad de las teorías generales con las teorías mediadoras:

Las teorías mediadoras, que se refieren precisamente a los nexos que se median entre el objeto sustantivo de la manifestación y su manifestación en los datos actualmente observables o la información empírica disponible, constituyendo un medio necesario para la

organización, así como para la validación, de los procedimientos a través de los cuales inferimos la historia de sociedades concretas (p. 106).

## **2.9 Contexto arqueológico**

Como teoría mediadora en el desarrollo de esta investigación nos apoyaremos en el contexto, que contiguamente con la evidencia material tratan de explicar y generar conocimiento sobre el tema ferroviario de la ciudad porteña. En este campo Schiffer (1990), apunta a “que el contexto arqueológico describe los materiales que han pasado por un sistema cultural y que ahora son los objetos de investigación de los arqueólogos” (p. 83).

Para Ruiz, Chapa y Ruiz (1988, p. 12) “la comprensión del contexto es un aspecto único, se trata de proximidad geográfica y similitud en la cultura material”; por su parte, Butzer (1989) “menciona que el termino contexto significa muchas cosas, pero la palabra deriva del verbo latino “contextere” que es el equivalente a “conectar” o “entrelazar”. El contexto es un tema central para distintos enfoques dentro de la arqueología” (p.4).

En realidad los contextos arqueológicos son una ontología de lo objetivamente observable, la manifestación fenoménica de la realidad concreta presenta infinidad de atributos o propiedades potencialmente accesibles a la observación y sería absurdo proponerse observar y registrar todo, por ello es importante hacer una selección y organización racional bajo la forma de conceptos y juicios resultado de generalizaciones por abstracción de los aspectos, atributos y relaciones presentes en la realidad observable, los cuales guardan conexiones explicables con aquellos aspectos que resultan relevantes a la teoría sustantiva (Bate 1998, p. 106-107).

Haciendo referencia a las palabras de Bate, cuando explica que es necesario *hacer una selección y organización racional bajo la forma de conceptos y juicios*, procederemos a citar ciertas categorías que serán fundamentales en la presentación de resultados.

En este ámbito se considera que los ejes planteados por Blanca Azcárate y Antonio Fernández (2017), definen sólidamente los escenarios en los que se manifiesta el Patrimonio Industrial de la ciudad de Puerto Barrios, siendo la base sobre la que se dividirá la evidencia arqueológica localizada.

#### 2.9.1 Contexto arqueológico industrial

En esta investigación se denominará contexto arqueológico industrial, a la evidencia material que fue creada bajo la influencia directa o indirecta del Ferrocarril del Norte.

#### 2.9.2 Conjuntos industriales

Se denominará conjunto industrial cuando los espacios conserven los componentes materiales y funcionales, así como su articulación, es decir, cuando constituyan una muestra coherente y representativa de una determinada actividad industrial (Azcárate y Fernández, 2017).

#### 2.9.3 Elementos industriales

Se hará referencia a elementos industriales cuando estén aislados por su naturaleza o por la desaparición del resto de sus componentes, pero que, por su valor histórico, arquitectónico o tecnológico, sean testimonio suficiente de una actividad industrial a la que ejemplifican (Azcárate y Fernández, 2017).

#### 2.9.4 Paisajes industriales

Se mencionará como paisaje industrial cuando se constituya un escenario privilegiado para la observación de las transformaciones y los usos que las sociedades han hecho de sus recursos (Azcárate y Fernández, 2017).

En tal sentido la arqueología pretende indagar en el proceso ferroviario a través de sus expresiones superestructurales, por lo que vale la pena conceptualizar el término de, Patrimonio Cultural, Patrimonio Cultural Industrial, arqueología, remanentes arqueológicos industriales, sitio arqueológico industrial y lo más importante, arqueología industrial.

## **2.10 Referencias conceptuales**

### **2.10.1 Patrimonio Cultural**

El Patrimonio Cultural es un producto y un proceso que suministra a las sociedades un caudal de recursos que se heredan del pasado, se crean en el presente y se transmiten a las generaciones futuras. Es importante reconocer que abarca no solo el patrimonio material, sino también el patrimonio natural e inmaterial. El patrimonio constituye el “capital cultural” de las sociedades contemporáneas, contribuyendo a la revalorización continua de las culturas y de las identidades, y es un vehículo importante para la transmisión de experiencias, aptitudes y conocimientos entre las generaciones (UNESCO, 2014, p. 132).

### **2.10.2 Patrimonio Cultural Industrial**

El Patrimonio Industrial es un vestigio, las huellas de la revolución industrial, un objeto de la memoria colectiva, un patrimonio emergente, aunque no suficientemente valorado. Comprende todos los restos materiales, bienes muebles e inmuebles, con independencia de su estado de conservación, formas o elementos de la cultura material de la sociedad industrial capitalista, generados en el desarrollo histórico por las actividades productivas y extractivas del hombre, así como aquellos testimonios relativos a su influencia en la sociedad (Álvarez, 2008, p. 6).

### **2.10.3 Arqueología**

La arqueología es la disciplina que estudia los restos materiales de las antiguas culturas y la industria es la actividad que transforma los frutos de la naturaleza en productos fabricados por el ser humano. Es decir, en términos modernos, la industria fábrica los restos de la cultura material que estudia la arqueología (Rojas J, 2007, p. 28).

#### 2.10.4 Remanentes arqueológicos industriales

Los remanentes arqueológicos industriales son los materiales que fueron originados por procesos industriales y que han dejado de poseer la función para la que fueron creados o han sido transformados; así también, hace referencia a los vestigios generados en el desarrollo de una actividad económica relacionada con la industria.

#### 2.10.5 Sitio arqueológico industrial

Es un espacio que se caracteriza por la presencia masiva de restos industriales (remanentes), con valor histórico, arquitectónico, tecnológico y social. Zonas donde se desarrollaron mayormente actividades relacionadas con el impacto de la revolución industrial.

#### 2.10.6 Arqueología Industrial

Tiene por objeto el estudio de la cultura material, de los aspectos arquitectónicos, técnicos, sociales y de antropología cultural de las actividades ligadas a la producción, distribución y consumo de los bienes y las condiciones de estas actividades en su devenir y en las conexiones con el proceso histórico (Álvarez, 2008, p. 9).

Como disciplina académica tiene sus orígenes en Gran Bretaña en la década de 1950, donde Michael Rix introduce el término y se reconoce la importancia de los testimonios del pasado reciente y se alerta sobre la inminente destrucción ocasionada por el crecimiento y renovación de los centros urbanos, con lo cual se inicia un proceso de reconocimiento y conservación de las huellas físicas de la industrialización (Therrien, 2008, p. 44).

El trabajo de Rix y de otros historiadores en la huella física de este proceso, hace que su reconocimiento se sustente no solamente en la documentación histórica del proceso de industrialización, sino que se enfoque en el fortalecimiento de una política pública orientada a la preservación de sus vestigios materiales en Gran Bretaña.

Esta acción condujo a dos hechos significativos, el primero, la conformación del “Research Committee on Industrial Archaeology-Comité de Investigaciones en Arqueología Industrial” en 1959 y, el segundo, el “Industrial Monuments Survey-Censo de Monumentos Industriales” en 1963 (Therrien, 2008, p. 44).

Como se ha manifestado, la Arqueología Industrial como disciplina académica se origina en Gran Bretaña, siendo el núcleo donde se desarrolló la revolución industrial y donde se gestó el movimiento para el estudio de los restos dejados por esas industrias, en tal sentido, a partir de ese momento el movimiento se expandió por varios países que cuentan con importantes escenarios industriales; a continuación, se muestra el cuadro II, donde se expone una perspectiva de las naciones en las que ha destacado en el estudio del Patrimonio Industrial, siendo Inglaterra (tal y como ya se ha citado), Argentina, Italia, Estados Unidos y España. El orden en el que fueron colocados los países atiende a datos cronológicos (décadas en las que fue implementada la disciplina).

DESARROLLO DE LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL		
PAÍS	DÉCADA	AUTORES
Inglaterra	1960-1970	El país inglés fue pionero en abordar el tema de la Arqueología Industrial, destacando autores como <b>Kenneth Hudson</b> quien escribió libros trascendentales en la aproximación del tema industrial: "Industrial Archaeology: New Introduction- Arqueología Industrial: una introducción" e "Industrial Archaeology 1967: The Journal of the History of Industry and Technology-Arqueología industrial 1967: Revista de historia de la industria y la tecnología". Del mismo modo, <b>Buchanan</b> con su publicación "Industrial Archaeology in Britain-Arqueología Industrial en Gran Bretaña".
Argentina	1960	Argentina mostró de manera temprana interés y preocupación por el rescate del Patrimonio Industrial, por lo cual se puede tomar como referente para otros países latinoamericanos. Sobresale el trabajo de <b>Jorge Gazaneo</b> y <b>Mabel Scarone</b> "Arquitectura de la Revolución Industrial" de 1969, en donde se destacaba la arquitectura de los puertos y la generada durante el proceso ferroviario, siendo un punto de partida para el estudio arqueológico industrial del país.
Italia	1970	La escuela italiana supuso un aporte significativo para el naciente movimiento arqueológico industrial, proponiendo metodologías de investigación en el registro arqueológico con énfasis en los contextos arqueológicos. Destacan autores como <b>Andrea Carandini</b> y <b>Antonello y Massimo Negri</b> con su obra "L'archeologia industriale-La arqueología industrial".
Estados Unidos	1970	El caso de Estados Unidos es particular, puesto que en sus inicios tuvo la presencia de <b>Kenneth Hudson</b> a través de un seminario. Sin embargo, se logra condensar hasta en 1971 con la formación de la Society for Industrial Archaeology (SIA)-Sociedad de Arqueología Industrial.
España	1980	El tema es propulsado de forma acentuada por <b>Rafael Arcil</b> , cuando organiza la primer Jornada sobre Protección y Revalorización del Patrimonio Industrial en 1982. Aunque la investigación de este campo llega de manera tardía a España, su enfoque abarca aspectos amplios que van desde posturas epistemológicas hasta estudios que profundizan en la evidencia material dejadas por las industrias en periodos capitalistas.

**Cuadro II.** Desarrollo de la Arqueología Industrial (fuente: Tobar, 2021 con base en datos de investigación).

Vale la pena mencionar la fundación de The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial en el año de 1973, dedicada esencialmente a la preservación del legado industrial.

#### 2.10.7 Arqueología Industrial en Guatemala

En Guatemala el interés por la investigación industrial desde una postura arqueológica es reciente, si lo comparamos con Argentina, por ejemplo, en donde el movimiento surge a finales de la década de 1960, tal y como se mencionó en el cuadro número II. Mendoza y Larios (2010), mencionan que en Guatemala no existía este tipo de hacer arqueología, debido a que predomina la arqueología tradicional prehispánica. Refieren que en Guatemala se utiliza el término “arqueología en áreas no tradicionales”, que son aquellas que están fuera de los circuitos de Tierras Bajas Mayas, Tierras Altas y Costa Sur, la Arqueología Industrial puede decirse que es una arqueología en áreas no tradicionales (p. 113-114).

El primer trabajo sobre Arqueología Industrial en Guatemala surge en el año 1988, titulado “*Industria y Arqueología*”, escrito por el Dr. Edgar Mendoza, divulgado por el Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas (IIHAA), de la Escuela de Historia de la Universidad de San Carlos de Guatemala, USAC, este escrito supuso el fundamento y/o antecedente para el estudio arqueológico industrial en Guatemala; posteriormente, en el año 2000, Bertila Bailey, Yvonne Putzeys y Rubén Larios publican el trabajo “*Registro de una colección arqueológico-industrial en Guatemala: El caso del Ferrocarril*”, en el XIV Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, constituyendo el primer estudio en combinar aspectos teóricos con el trabajo de campo.

En el año 2004 el Proyecto Arqueológico de Chocolá (PACH, II temporada 2004) dirigido los doctores J. Kaplan, J.A. Valdez y, Edgar S.G. Mendoza propuso el primer programa de Arqueología Industrial. Mendoza (2006a) plantea que se integre institucionalmente el Subprograma de Arqueología Industrial al Programa Universitario de Arqueología en Guatemala (PUAG), del Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas (IIHAA) de la Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala USAC y seguidamente el Subprograma de Arqueología Industrial fue publicado en el Boletín de Arqueología del (IIHAA).

Del mismo modo en el año (2006) publica el Dr. Mendoza el estudio *“Arqueología industrial en Guatemala: Chocolá (1891-1942)”*, en el XIX Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala. Así también, destaca el trabajo de Rubén Elí Larios del año 2007, *“Arqueología industrial en Guatemala: Una aproximación al estudio de los remanentes de la empresa, Ferrocarriles Internacionales de Centro América”*, convirtiéndose en la primera tesis en el grado de licenciatura de la Universidad de San Carlos de Guatemala, en ser abordada desde la arqueología industrial.

A raíz de las primeras publicaciones relacionadas con el pasado industrial guatemalteco, la disciplina fue despertando el interés de estudiosos, no solamente por realizar investigaciones en esa modalidad, sino también por crear plataformas en las que se han podido divulgar estas investigaciones, creándose debates e intercambiado conocimientos que han permitido elevar y valorar la disciplina; tal es el caso de los Encuentros sobre Patrimonio Industrial Guatemalteco a cargo de los Arqueólogos Industriales de Guatemala (ARQUINDUGUA), quienes durante los años 2008, 2009, 2010, 2012, 2014 y 2016 han realizado dichos eventos; asimismo, el movimiento denominado Seminario Procesos de Industrialización en Guatemala. Por otro lado, en el año 2019 Guatemala fue elegida como sede del IX Coloquio Latinoamericano de Patrimonio Industrial, evento que fue desarrollado en la Ciudad de Antigua Guatemala por ARQUINDUGUA, lo cual afianzó este campo en una modalidad acertada de investigación en el país.

### 2.10.8 Antecedentes de investigación

Esta acción también es conocida como estado de la cuestión o estado del arte, haciendo referencia a la búsqueda y análisis de investigaciones con las cuales se puede realizar una aproximación a la bibliografía relacionada con el tema de investigación de tesis. Cabe resaltar que se incluyen obras que ayudan a comprender de mejor manera la evolución bibliográfica que el tema ferroviario ha tenido en Guatemala. Inicialmente, se consultaron las memorias de los Encuentros sobre Patrimonio Industrial en Guatemala (2008-2016).

En dichas memorias se encontraron ocho investigaciones relacionadas con el tema, algunas de estas investigaciones no hablan específicamente de la línea del Norte, pero abordan datos importantes de la historia ferroviaria, como es el caso de *“Los Primeros tendidos ferroviarios en la Costa Sur guatemalteca”* (Larios, 2010) y *“El imperio amarillo: Notas a la génesis de un monopolio”* (Larios y Marroquín, 2012), profundizando en la historia de la *United Fruit Company (UFCO)*. Por otra parte, se ubicó el estudio titulado *“Política, vías de comunicación y desarrollo social de Guatemala. La carretera al Atlántico un proyecto revolucionario primera fase 1951-1954”* (Miguel, 2014), un proyecto que tuvo repercusión directa en la decadencia del Ferrocarril del Norte.

A continuación, se muestra el cuadro III, donde se realiza una compilación de los trabajos a fines con la presente investigación.

<b>ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS</b>		
<b>AÑO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>INVESTIGACIÓN</b>
2014	Lorena Miguel Coronado	Política, vías de comunicación y desarrollo social de Guatemala. La carretera al Atlántico un proyecto revolucionario primera fase 1951-1954.
2012	Susana María Sánchez Agreda y Camilo Álvarez Aguilar	Registro y clasificación de planos del Ferrocarril de Guatemala.
2012	Rubén Elí Larios y Mario Augusto Marroquín	El imperio amarillo: Notas a la génesis de un monopolio.
2010	Rubén Elí Larios	Primeros tendidos ferroviarios en la Costa Sur guatemalteca.
2009	Edwin Arturo Morales Paiz y Jorge Camilo Álvarez Aguilar	Reconocimiento arqueológico del Ferrocarril del Norte: Tramo Guatemala-El Rancho.
2009	Miguel Ángel Samayoa y Rubén Elí Larios	La Espuela a la Finca La Pedrera, un ejemplo de infraestructura ferroviaria: Origen, trazo y operación (1915-1955).
2008	Sheila Flores y Bertila Bailey	Registro arqueológico-industrial en Guatemala: El caso de las estaciones del ferrocarril de la Costa Sur y la introducción de Guatemala a la era de la industrialización.
2008	Miguel Ángel Samayoa y Rubén Elí Larios	La Línea férrea entre la ciudad de Zacapa y la población de Anguiatú: Acotaciones a su historia, características técnicas y su estado actual.

**Cuadro III.** Antecedentes investigativos (fuente: Tobar, 2021 con base en datos de investigación).

En segundo lugar, se localizó el artículo titulado “*Tendencias de investigación del Patrimonio Industrial en Guatemala*” publicado en la Revista Apuntes Arqueológicos de la Escuela de Historia de la Universidad de San Carlos de Guatemala por Evelyn Mejía (2020), este estudio muestra la perspectiva investigativa sobre Patrimonio Industrial abordada desde diferentes disciplinas, en el artículo también se hace énfasis en el hecho de que la investigación arqueológica industrial posee mayor interés por estudiar el objeto y no el sujeto, lo que la autora traduce a la carencia de información oral recolectada con la industria asociada, ya que los estudios arqueológicos efectuados se enfocan esencialmente en la descripción y función de remanentes y sitios.

Primeramente, es importante destacar la importancia de este estudio para la Arqueología Industrial guatemalteca, ya que es el primero en mostrar una percepción de las investigaciones industriales, este trabajo está bien estructurado, ya que se hizo una revisión bibliográfica amplia sobre la temática, no obstante, se puede destacar que, si bien es cierto, existe un vacío en relación al registro de las fuentes orales de las investigaciones arqueológicas industriales, pero, no se puede demeritar los estudios descriptivos de maquinaria y de sitios industriales ya que abrieron brecha en un campo que tenía poca o nula exploración en Guatemala, además que este tipo de investigaciones generan y amplían el conocimiento sobre determinada actividad industrial.

Por otro lado, es importante recalcar que la función de la arqueología es la de estudiar los restos materiales de las sociedades pasadas, por lo cual no resulta carente o desatinado que un estudio arqueológico se enfoque primordialmente en el registro descriptivo, ya que finalmente es lo que nos ayuda a interpretar como funcionaba determinada sociedad, desde esta perspectiva, las vivencias, relatos y experiencias, son aspectos que le dan realce a un estudio, empero, son cuestiones abarcadas de manera somera; en este sentido resulta interesante citar a Javier Rojas (2007), “la arqueología industrial es la historia de las máquinas, los equipos y la energía doméstica como el gas, la electricidad, el agua y el alcantarillado” (p. 33).

La definición de Rojas amplía el criterio de estudios arqueológicos basados en la descripción y función de remanentes, en este orden de ideas resultaría oportuno mencionar que conectar datos antropológicos al estudio de la investigación arqueológico industrial, significa ampliar la investigación, pero bajo ningún punto se deben confundir las áreas de investigación, aunque la arqueología y la antropología mantienen relación, son disciplinas totalmente diferentes y, por ende, sus estudios también deben serlo.

Uno de los componentes más importantes del estudio de Mejía (2020), es la presentación de datos a través de cuadros con estudios del tema industrial. A continuación, se muestra el cuadro IV con información de tesis de la Escuela de Historia (USAC), sobre Patrimonio Industrial.

<b>TESIS SOBRE PATRIMONIO INDUSTRIAL DE LA ESCUELA DE HISTORIA USAC</b>		
<b>AÑO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>INVESTIGACIÓN</b>
2017	Juan José Echeverría Tobar	Un acercamiento arqueológico industrial a la Hidroeléctrica Santa María de Jesús a través de sus remanentes de 1927-1959.
2014	Byron Francisco Hernández Morales	Arqueología Industrial de un objeto común: una aproximación al estudio de los machetes de Guatemala.
2011	Necely Lorena Miguel Coronado	Caracterización histórica de la Finca Medio Monte del municipio de Palín, Escuintla 1925-1969.
1998	Erick Fernando Arrecis Chew	La construcción del ferrocarril del sur en Guatemala (1877-1889), la expropiación de las tierras.
1996	Aída Lucila Sierra González	Enfoque histórico arqueológico de las piezas de artillería durante los períodos republicano y liberal en Guatemala (1847-1885).

**Cuadro IV.** Antecedentes investigativos (fuente: Mejía, 2020 modificado por Tobar, 2021).

Seguidamente, se expone el cuadro V con la compilación de estudios sobre ferrocarriles de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala y de la Universidad del Istmo (Guatemala), la compilación efectuada por Mejía (2020) muestra un total de 18 de estudios.

<b>TESIS DE ARQUITECTURA RELACIONADAS CON EL PATRIMONIO INDUSTRIAL</b>		
<b>AÑO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>INVESTIGACIÓN</b>
2017	Javier Quiñónez Guzmán	Patrimonio industrial de Guatemala. Arquitectura de las fincas cafetaleras de Costa Cuca, segunda mitad del siglo XIX.
2011	Gabriela María Fajardo Cordón	Revitalización del museo y reciclaje de la antigua estación del ferrocarril de Zacapa.
2009	Ester Cecilia Montepeque Berthet	Revitalización del barrio La Candelaria.
2008	Julio Donald Siliézar González	Reubicación de las familias en los asentamientos situados sobre el derecho de la vía férrea Palín Escuintla.
2008	Luis José Ortega Martínez	Valorización de estaciones ferroviarias y vía verde entre Melimar y Cuyotenango.
2007	Rita Beatriz Santos Rivera	Reciclaje de las bodegas de FEGUA como parte de la revitalización del corredor de Gerona.
2007	Jessica Pamela Cifuentes Salvatierra	Conservación de la estación del ferrocarril de El Júcaro, El Progreso (revitalización de su entorno urbano inmediato).
2006	Manuel de Jesús Cuc Marroquín	Revitalización de la estación La Ermita y corredor urbano de la Estación Central al puente El Fiscal.
2006	Luis Romny Estuardo Castillo Tzicap	Terminal de pasajeros, conservación y revalorización de la estación ferroviaria de Cuyotenango y vía verde a Santa Cruz Mulúa.
2006	Flor de María Torres Alfaro	Reciclaje y restauración de la estación ferroviaria Entre Ríos y vía verde a Cayuga, departamento de Izabal.

2006	Verónica Carmelina Castro López y Claudia Lissbeth Santos Rodríguez	Reciclaje del conjunto ferroviario de Gualán y vía verde a Iguana.
2006	Alexis García Escalante	Revitalización y reciclaje de la estación Nahualate y vía verde a Melimar, Suchitepéquez.
2006	Carlos Fernando Quiñónez Schwank	Restauración y reciclaje de la Estación Ferroviaria de Quiriguá y desarrollo de la vía verde Bananera-Quiriguá-Los Amates.
2006	María Concepción López Duarte	Manejo del patrimonio ferroviario y su entorno en el tramo Zacapa-El Júcaro.
2005	Olivia Magalí Toribio Aquino y Karla Eugenia Ramírez Fuentes	Restauración y reciclaje de las estaciones del ferrocarril de Coatepeque y Génova y vía verde a San Miguelito.
2005	Jorge Hugo Maldonado Reyes	Propuesta de manejo del patrimonio ferroviario y su entorno en el tramo Ipala -Chaparrón.
2005	Sally Coralia Monroy Cifuentes y Gersson Everaldo Tillit Montepeque	Reciclaje de la estación ferroviaria de Pajapita e integración de vía verde entre Tecún Umán y Coatepeque.
2004	Elsa Verónica Boch Sian y Alida Odeth Solís Méndez	Vía verde para el patrimonio inmobiliario del ferrocarril entre San Juan Mixtan - Puerto San José.

**Cuadro V.** Tesis de arquitectura relacionadas con Patrimonio Industrial Universidad de San Carlos y Universidad del Istmo (fuente: Mejía, 2020 modificado por Tobar, 2021).

El cuadro V muestra estudios sobre Patrimonio Industrial enfocados en ferrocarriles principalmente, de los 18 estudios recopilados por Evelyn Mejía, 17 son de Universidad de San Carlos y uno de la Universidad del Istmo. Como se puede notar los estudios manifiestan la misma corriente de investigación, esto obedece a la ejecución de proyectos de investigación de la Facultad de Arquitectura, enfocados en el urbanismo, el diseño y por supuesto, la arquitectura; estos elementos están canalizados en el ámbito ferroviario tal y como se verá en el desarrollo de la investigación, lo que justifica doblemente que exista una cantidad considerable de trabajos encaminados en esta temática y no precisamente porque sea un tema de fácil acceso, sino porque las antiguas estaciones ferroviarias encarnan entre tantas cuestiones, aspectos propios de la disciplina arquitectónica.

En este aspecto conviene mencionar que se realizó un análisis bibliográfico detallado en bibliotecas de diferentes facultades de la Universidad de San Carlos de Guatemala, con relación a la temática del Patrimonio Industrial, con el cual se pudo detectar que existen aún más bibliografía relacionada, en donde el ferrocarril ha sido el protagonista de investigación en grado de tesis no solamente desde una perspectiva arquitectónica, sino también a través de disciplinas como la ingeniería, la política y el derecho.

A continuación, se muestra el cuadro VI, donde se expone el año, el nombre del autor y el nombre de la investigación localizada relacionada con la temática ferroviaria, haciendo un total de 23 investigaciones.

<b>ESTUDIOS RELACIONADOS CON TEMÁTICA FERROVIARIA</b>		
<b>AÑO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>INVESTIGACIÓN</b>
2013	Manuel Federico Orellana Lorentzen	Juicio y arbitraje en contra de la República de Guatemala a través del sistema de resolución de conflictos entre inversionistas y el Estado: Caso Ferrocarriles de Guatemala FEGUA.
2012	Wilford Velásquez	Complejo cultural del ferrocarril de Retalhuleu.
2012	Liss Angélica Guerra García	Audiovisual histórico de la importancia y evolución del ferrocarril en Guatemala, como apoyo en la visita guiada al Museo del Ferrocarril.
2011	Alexander Raúl Casasola Morales	Intervención de la estación del ferrocarril de El Rancho y Vía Verde hacia El Jícara, El Progreso.
2008	Mario Arturo Godínez Enríquez	Rehabilitación de la estación ferroviaria de San Pablo y Vía Verde entre Gualán y Zacapa.
2007	Carlos Francisco Lemus	El transporte ferroviario: influencias urbanas y arquitectónicas del ferrocarril en Guatemala (siglos XIX-XX).
2006	Herbert Overbeck Fonseca y Víctor Manuel Arias Castillo	Recuperación de la estación del ferrocarril de Chiquimula sus inmuebles y Vía Verde a Petapilla.
2006	Karla Morales de Camey	Restauración y reciclaje de la estación del ferrocarril de Concepción y Vía Verde de Palín a Escuintla.
2005	David Vinicio Gómez Pérez y Francisco Javier Velásquez Saz	Centro de capacitación en la antigua estación de ferrocarril de Mazatenango y corredor urbano aledaño a la estación.
2005	Ilma Sandra Valdez Ochoa	Estación Central del Ferrocarril de los Altos propuestas de recuperación y renovación patrimonial.

2005	Luddin Mizraim Ramírez Méndez y Carlos Humberto Torres	Rescate y propuesta de uso de la estación central del ferrocarril de Zacapa y Vía Verde en el tramo Zacapa-Chiquimula.
2005	Boris Ottoniel Juárez y Julio Ferlandy Vásquez Folgar	Conservación, revalorización y reciclaje del taller y estación de ferrocarriles de la ciudad de Puerto Barrios, Izabal, y revitalización de su entorno urbano.
2004	José David Reyes Cabrera	Restauración y reciclaje de la estación ferroviaria de Morán y Vía Verde de Cerro Gordo a Morán.
2003	María Elena Castillo Mack	Restauración y reciclaje para uso turístico de las antiguas instalaciones del ferrocarril en el Puerto de San José.
2001	Claudia Margarita Ríos Rosales	Restauración y reciclaje de la antigua estación del ferrocarril de Escuintla, Escuintla.
2000	José Guillermo García Cabrera	Propuesta de conservación del Gran Hotel Ferrocarril de la antigua zona hotelera de la ciudad de Escuintla.
1996	Nery Conrado Ramos Pérez	Estación central de ferrocarriles de Guatemala: propuesta de restauración y reciclaje.
1995	María Olimpia Ochoa Rabanales de Barrillas	Historia del ferrocarril nacional eléctrico de Los Altos Quetzaltenango-San Felipe 1902-1936.
1991	María Eugenia Chinchilla Gamboa, Laura María de León Reyes y Frenelly Carolina Salguero Rodríguez	Traslado de la estación central de los Ferrocarriles de Guatemala.
1989	Jorge López Hernández	Análisis histórico jurídico del servicio de transporte por ferrocarril en Guatemala.
1984	Rolando René Mazariegos Martínez	Análisis del transporte de carga por ferrocarril (Tramo: ciudad capital-Costa Atlántica).
1975	Francis Estuardo Barillas Wilken	Organización del mantenimiento del sector diésel-eléctrico de los ferrocarriles de Guatemala.
1970	Francisco Antonio Chavarría Smeaton	Problemática urbanística de los ferrocarriles en la ciudad de Guatemala y análisis para su solución en el área metropolitana.
1950	Gerardo Gordillo Barrios	Carreteras, ferrocarriles, puertos y marina nacionales para el aprovechamiento del Lago de Izabal.

**Cuadro VI.** Estudios relacionados con temática ferroviaria (fuente: Tobar, 2021 con base en datos de investigación).

Observamos entonces, la trascendencia que el pasado industrial ha tenido en nuestro país, a través del estudio científico de un elemento tan emblemático de la revolución industrial como lo es el ferrocarril, pero, también observamos el interés por abordar temas relacionados con el sistema ferroviario por disciplinas como la ingeniería y la arquitectura desde las décadas de 1990, 1980, 1970 y 1950 inclusive.

Otro aspecto observable y quizá un poco más analítico, es la superioridad de estudios ferroviarios en comparación con otras industrias que también han tenido repercusión en Guatemala (azucarera, cafetalera, algodonera, textil), por mencionar algunas, este hecho puede responder a los elementos propios de la arquitectura y que son claramente representados en el ámbito ferroviario.

En relación a investigaciones abordadas desde la disciplina arqueológica enfocados en ferrocarriles, se detectaron dos estudios, siendo el pionero, tal y como se citó en el apartado de Arqueología Industrial en Guatemala, la tesis titulada "*Arqueología industrial en Guatemala: Una aproximación al estudio de los remanentes de la empresa, Ferrocarriles Internacionales de Centro América*", (Larios, 2007) y, en segunda instancia, "*Un acercamiento a los remanentes industriales del café y el ferrocarril en Coatepeque, Quetzaltenango (1915-1995)*" (Mejía, 2020).

Se puede decir que la presente investigación encaja en la línea investigativa de estos trabajos, que ya ambos son abordados de una temática arqueológica industrial y se acercan al tema ferroviario, no obstante, se considera tener mayor analogía con el estudio de Larios que con el de Mejía, ya que este último toma en cuenta aspectos más antropológicos.

En el estudio de tesis de Larios (2007), se hace una clasificación y catalogación a manera de inventario de los remanentes industriales localizados en la antigua estación central de ferrocarriles (parte de lo que actualmente es el museo y oficinas administrativas de FEGUA, en la 18 calle y 9na. Avenida de la zona 1), además de estar fundamentado en la perspectiva del materialismo histórico.

En este punto también es importante marcar las diferencias que tiene la presente investigación en relación al estudio de Larios, las cuales se basan esencialmente en la descripción de remanentes industriales, vestigios y elementos creados por procesos ferroviarios o para ellos.

Hay que destacar que en toda investigación influye tanto el enfoque, como la perspectiva teórica, la presente investigación es fundamentada en el materialismo histórico, razón por la cual se realizó la búsqueda bibliográfica de tesis arqueológicas fundamentadas desde este punto de vista o que manifestaran afinidad con algunas categorías propias del materialismo histórico, no solamente con carácter industrial, sino también de orden prehispánico, esta acción permitió visualizar la validez de esta teoría en estudios científicos.

Seguidamente, encontraremos el cuadro VII, en donde se muestran los estudios de tesis abordadas desde la posición del materialismo histórico.

ESTUDIOS DE TESIS SUSTENTADOS EN EL MATERIALISMO HISTÓRICO		
AÑO	AUTOR	INVESTIGACIÓN
2007	Rubén Elí Larios Hernández	Arqueología industrial en Guatemala: Una aproximación al estudio de los remanentes de la empresa, Ferrocarriles Internacionales de Centro América.
1994	Gustavo Adolfo Martínez Hidalgo	Kaminal Juyú. El montículo A-IV-2 como un contexto histórico.
1994	Mario Enrique Zetina Aldana	La sociedad de Abaj Takalik durante el periodo 250-550 D.C. como una formación económico social clasista inicial. Las máscaras ceremoniales: una evidencia.
1991	María Teresita Chinchilla Miranda	Análisis del impacto de la conquista en las comunidades del valle de Quilisimate, Sacatepéquez, durante la primera mitad del siglo XVI.
1991	Erick Rolando Ericastilla Chacón	El modo de producción aldeano comunitario base la dinámica de las comunidades mayas de las tierras bajas en el periodo preclásico tardío al clásico tardío: una aproximación teórica.
1991	José E. Benítez	Las formaciones económico-sociales preclásicas en los alrededores del valle de la Antigua Guatemala.
1990	Ervin Salvador López Aguilar	La formación económico-social quiché en tiempos de Quikab el grande (1425-1475): consolidación y desintegración.
1989	Edgar S. Gutiérrez Mendoza	Cocinas comunales asociadas con agricultura intensiva (sistema de irrigación) en el sitio arqueológico Kaminal Juyú, San Jorge, Guatemala.
1987	Oscar Rolando Gutiérrez	Hacia el desarrollo científico de la arqueología guatemalteca.
1985	Marco Antonio Leal	Ensayo de interpretación para la región de El Petén central en tiempos prehispánicos: orígenes y decadencia.

**Cuadro VII.** Estudios de tesis sustentados en el materialismo histórico (fuente: Tobar, 2021 con base en datos de investigación).

Por último, es importante mencionar las publicaciones generadas en los últimos años encaminadas en esta temática, como es el caso del artículo “*Seminario Procesos de Industrialización en Guatemala, un espacio de intercambio académico*” (Hernández, 2019), donde se aborda el origen de este seminario y los múltiples resultados obtenidos en el país desde su fundación; por otra parte, el trabajo “*La transformación agrícola en el paisaje industrial de la Costa Sur de Guatemala*” (Posadas, 2019), en el cual se hace una descripción de aquellos vestigios heredados por las industrias algodonera y azucarera. Así también, la investigación “*Rescate y revalorización del Patrimonio Industrial de la Finca Chicolá*” (Larios y Quintanilla, 2017), adentrándose en la historia la revolución industrial, el impacto generado, la incursión del café en Guatemala y finalmente se expone el deterioro que ha tenido la finca cafetalera a través de sus instalaciones.

La información expuesta en los apartados de Arqueología Industrial en Guatemala y en antecedentes de investigación, trató de establecer los inicios que la disciplina industrial tuvo en el país, asimismo, determinar lo que se ha escrito en años anteriores y recientemente sobre el tema de estudio. Seguidamente, se localizará, la ubicación geográfica en la que se desarrolló la presente investigación y, la relación histórica del área de Izabal conformando el capítulo III de investigación.



## **CAPÍTULO III**

### **MARCO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO**

Para abordar la presente investigación es necesario entender la dinámica del ser humano y su relación con el medio ambiente, ya que desde tiempos prehispánicos la geografía ha sido determinante para el desarrollo económico y social de las poblaciones. Este capítulo incluye generalidades básicas sobre fenómenos físicos (recursos hídricos, cuencas, sierras, suelos, clima), fenómenos biológicos (flora, fauna), etc., de Izabal y de la extensión en la que se realizó esta investigación, el municipio de Puerto Barrios, en el departamento de Izabal.

#### **3.1 Departamento de Izabal**

El departamento de Izabal cuenta con un área aproximada de 9,038 kilómetros cuadrados. Colinda al norte con el departamento de Petén y Belice, así como el Mar Caribe, al este con la República de Honduras, al sur con el departamento de Zacapa, al oeste con el departamento de Alta Verapaz (Gall, 2000, p. 358).

Durante la época colonial la región era denominada como Alcaldía Mayor de Amatique, como resultado de la orden de la merced instaurada en la zona de Amatique, en la provincia del Golfo Dulce, tiempo en el que el territorio servía como puerto de intercambio entre Guatemala y España, a través del Lago de Izabal y Río Dulce.

Después de la independencia de Guatemala en 1821, se formaron en 1825 siete grandes departamentos, perteneciendo el actual Izabal a la Alcaldía de Chiquimula. En 1825 Izabal era ya un distrito informal, con cabecera en el puerto lacustre de Izabal y el 12 de octubre de 1839 se formó oficialmente el Distrito de Izabal, separándose de Chiquimula y pasando a depender directamente del gobierno central, finalmente, el 8 de mayo de 1866 se dicta un decreto por el presidente Mariscal Vicente Cerna, donde consta que se forma el Departamento de Izabal oficialmente (Chang, 1995 p. 6).

“La altura de la cabecera del departamento, la ciudad de Puerto Barrios, es de 0.67 metros sobre el nivel del mar. Latitud 15° 43’ 00”, Longitud 88° 36’ 20”. Tiene cinco municipios, que son: Puerto Barrios, El Estor, Livingston, Los Amates y Morales” (Prado, 1985, p. 193).

Su nombre no deriva como la mayoría de una raíz indígena, sino por el contrario, está ligado a patrones del idioma vasco, cuya palabra “*zabal*” equivale a ancho. Esto responde a que los miembros del real Consulado de Comercio eran de esa región española o bien sus descendientes, quienes impusieron este nombre al lugar, citándolo como “Izabal” por primera vez en un documento de 1,803 (Prensa Libre, 8 de octubre, 1993).

Sin embargo, German Chang (1995) indica que cuando Hernán Cortés llegó a Izabal a finales de 1524, encontró un pueblo de indígenas, que en 1549 por intervención de unos frailes llegó a llamarse “ISABEL”, en recuerdo del nombre de la reina que ayudó a Cristóbal Colón, el descubridor de América. A su vez, menciona que fue el Obispo de Trujillo (Honduras) quien le dio el nombre, pero con el tiempo el nombre fue cambiando por una mala pronunciación, llegando a ser finalmente Izabal.

Está cruzado por tres ramales montañosos: la sierra de Santa Cruz al Norte, la sierra de Las Minas y las montañas del Mico al centro y la sierra del Merendón al Sur. Sus montañas más altas son San Gil, las montañas de Grita, del Gallinero, la sierra del Merendón y la montaña del Espíritu Santo (Chang, 1995, p. 5).

Posee dos grandes valles: Valle del Polochic, ubicado entre la sierra de Las Minas y la sierra de Santa Cruz; Valle del Motagua, ubicado entre la sierra de Las Minas, montañas del Mico y la sierra del Merendón. En el centro del departamento se encuentra el Lago de Izabal, el más grande de Guatemala, tiene 589.6 kilómetros cuadrados, Izabal cuenta con grandes ríos como: Motagua, Río Dulce, Sarstún, Polochic, San Francisco y Chocón. Ubicado junto a la gran

bahía de Amatique en el mar Caribe, tiene dos bahías más pequeñas: Santo Tomás y la Graciosa (Chang, 1995, p. 5).

“Las mayores alturas del departamento son las calizas de San Gil y las montañas de Grita, del Gallinero y las sierras del Merendón y del Espíritu Santo, que se elevan hasta unos 2,000 metros sobre el nivel del mar“ (Rodríguez, 1993, p. 7).

En el ámbito ecológico se puede decir que hay varias clases de palma (*Arecaceae*), entre las que predominan el escobo o escoba (*Parthenium hysterophorus*) y el corozo o manaca (*Bactris guineensis*); arbustos como ficus (*Moraceae*), aráceas (*Araceae*) y habilla (*Hura crepitans*); enredaderas (*convolvuláceas*), líquenes (*Ascomycota*) y orquídeas (*Orchidaceae*), árboles como cedros (*Cedrus*), amates (*Ficus insípida*) y ceibas (*Malvaceae*). En el Bosque Tropical subhúmedo, en la Sierra Santa Cruz, la vegetación se mantiene verde abundando el pino (*Pinus Caribea*). En sus planicies aún se pueden observar venados de cola blanca (*Odocoileus virginianus*), pecaríes (*Tayassuidae*), tapires (*Tapiridae*) y garzas (*Ardeidae*). En la zona montañosa hay jaguar (*Panthera onca*), puma (*Puma concolor*), tigrillo (*Leopardus tigrinus*), pizote (*Nasua narica*), mapache (*Procyon*), micoleón (*Potos flavus*), tepezcuintle (*Cuniculus paca*), ardillas (*Sciuridae*), monos y micos (*Platyrrhini*); en las cuevas destacan los murciélagos (*Chiroptera*), variedad de peces ciegos (*Amblyopsidae*) y camarones (*Caridea*) (Velásquez, 1995, p. 3).

### **3.2 Puerto Barrios**

Puerto Barrios se encuentra ubicado a 300 km. de la ciudad de Guatemala, al nororiente de la República, en los recodos de la bahía de Amatique en el océano Atlántico; es el municipio más pequeño del departamento de Izabal, con una extensión territorial de 1,292 km<sup>2</sup>, representa para el país y para la vecina República de El Salvador, la principal ciudad portuaria hacia el Atlántico a través de la cual se

transporta la producción de Guatemala y El Salvador. Este municipio es la cabecera departamental de Izabal. Para el departamento, Puerto Barrios representa el 14% del territorio. Colinda al norte con el mar Caribe, al sur y este con la República de Honduras y al oeste con Morales y Livingston (SEGEPLAN, 2011a, p. 9).

Puerto Barrios fue fundado el 5 de diciembre de 1895, pero durante algunos periodos la cabecera del departamento fue Livingston, trasladándose definitivamente a Puerto Barrios el 17 de mayo de 1920 y un año después fue incorporada a éste la población de Santo Tomás ((Prensa Libre, 8 de octubre, 1993).

Cuenta con una ciudad que es la cabecera departamental y municipal, 5 aldeas y 64 caseríos. Entre los barrios de la cabecera están El Bordo, El Estrecho y El Rastro. Las aldeas son: Corozo, Chachagualilla, El Cinchado, Entre Ríos y Santo Tomás de Castilla (Rodríguez, 1993, p. 15).

El suelo de los valles es por lo general aluvial, con hondas capas productivas. Empero, problemas tales como drenaje superficial e inadecuado, se estima haber sido entre los factores determinantes para que una parte del suelo, potencialmente productivo, permanezca ocioso.

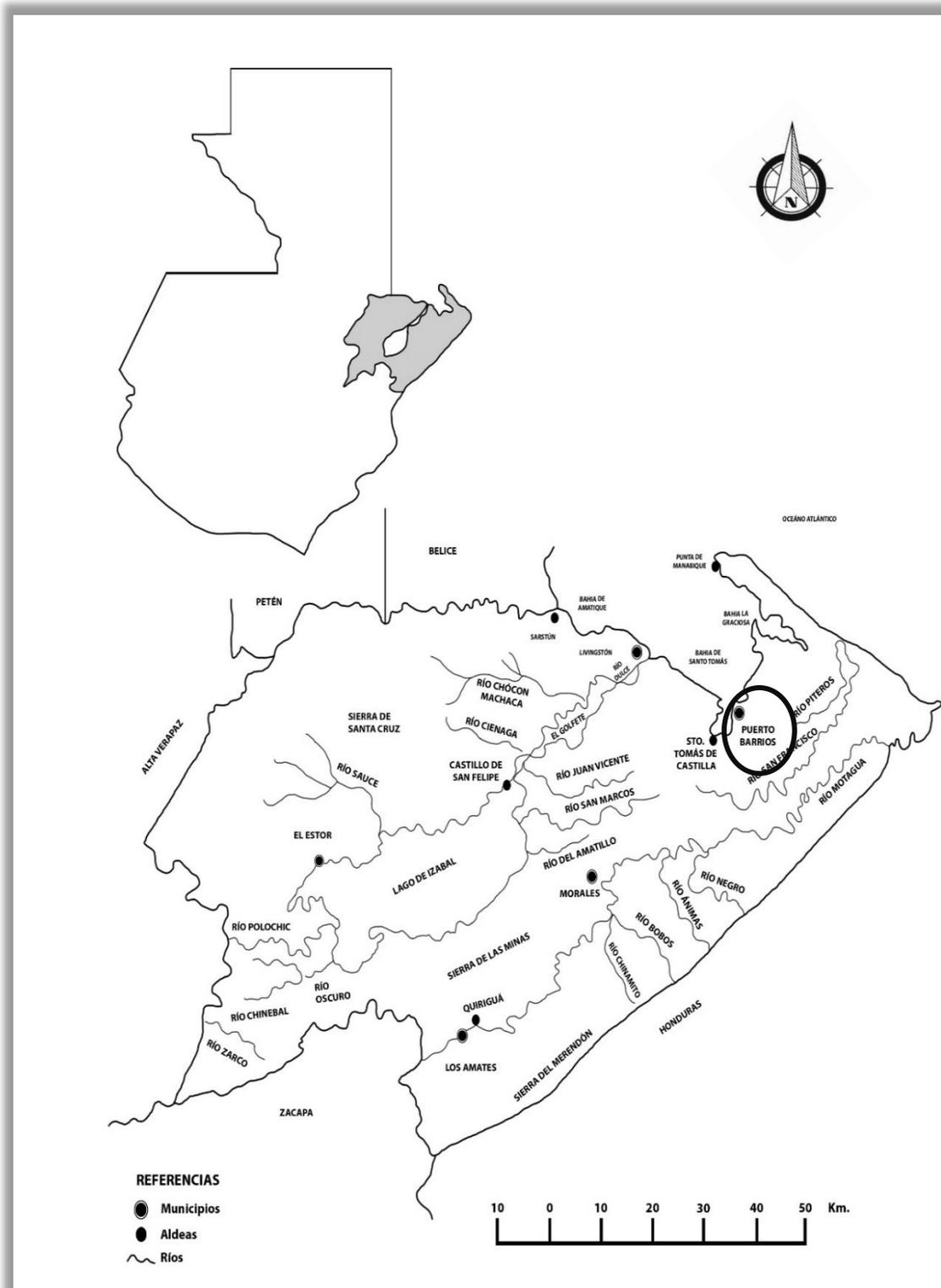
En las faldas montañosas los suelos son de menor espesor y su utilización agrícola consiste por lo general en siembras de rotación o cultivo de milpa. A las grandes plantaciones de banano en el valle, han surgido plantaciones de maíz, frijol, arroz, plátano y yuca (Gall, 2000, p. 1069-1070).

La temperatura permanece alta durante todo el año, el promedio de humedad relativa es de 84%. Los principales vientos, fuente de humedad para todo el departamento, son los alisios que soplan hacia el oeste, procedentes del mar Caribe.

Puerto Barrios cuenta con una hidrografía amplia, siendo los ríos más importantes: Las Escobas, San Carlos, La Romana, Derrumbe, San Agustín, Cacao, Escondido, Pichilingo, Motagua, San Francisco, Piteros. Además, el municipio cuenta con una amplia variedad de especies, flora (caoba (*Swietenia macrophylla*), cedro (*Cedrus*), nogal (*Juglans regia*), palo blanco (*Calycophyllum multiflorum*), conacaste (*Enterolobium cyclocarpum*), guachipilín (*Diphysa americana*), laurel (*Laurus nobilis*), pino (*Pinus sylvestris*), cedrillo (*Vochysia vismiifolia*), ciprés de montaña (*Cupressus montana*).

Fauna venado (*Cervus elaphus*), tepescuintle (*Cuniculus paca*), iguana (*Iguanidae*), tigre (*Panthera tigris*), león (*Panthera leo*), armado (*Doradidae*), armadillo (*Dasypodidae*), gato de monte (*Felis silvestris*), mono (Platyrrhini), tigrillo (*Leopardus tigrinus*), pizote (*Nasua narica*), coche de monte (*Dicotyles tajacu*), serpientes (*Ophidia*), guacamayas (*Ara macao*), loros (*Psittacoidea*) patos de agua (*Anatidae*), garzas (*Ardeidae*); fauna acuática jaibas (*Callinectes sapidus*), tortugas (*Testudines*), almejas (*Amarilladesma mactroides*), estrellas de mar (*Asteroidea*), lagartos (*Lacertilia*), calamares (*Loligo vulgaris*), manatí (*Trichechus*), peces: guasas (*Epinephelus itajara*), sardinas (*Sardina pilchardus*), robalo (*Centropomus undecimalis*), jurel (*Trachurus murphyi*), sábalo (*Prochilodus lineatus*), sierra (pristiformes) (SEGEPLAN, 2011a, p. 34-36).

Para tener una perspectiva geográfica más amplia del departamento de Izabal, se muestra la figura 4, se trata de un mapa, con colindancias, municipios, ríos, lagos y la ubicación de Puerto Barrios, que permitirá conectar la información mencionada con un objeto visual. Posteriormente, encontraremos a manera de reseña tres épocas históricas fundamentales para comprender la envergadura de la zona de estudio.



**Figura 4.** Ubicación geográfica de Izabal (fuente: Tobar, 2019 basado en Prensa Libre, mapa turístico 2007 y Gall, 2000).

A largo de la historia, Izabal ha sido un punto fundamental para el comercio, la posición litoral y fluvial ha sido potencialmente aprovechada no solamente para la conducción de mercancías sino también como lugar de paso. En este apartado es necesario exponer la importancia marítima en la *época prehispánica*, el descubrimiento del litoral de Honduras en la época de la conquista española, el preludio del camino al Golfo Dulce en la *época colonial* y las medidas implementadas para fortalecer el desarrollo y comercio por Mariano Gálvez (1831-1835) en la *época de los primeros liberales* dentro de la Federación Centroamericana.

### **3.3 Época prehispánica**

Como bien lo indica Amalia Attolini (2011), a la llegada de los españoles en el siglo XVI, los mayas eran protagonistas de una extensa red comercial que alcanzaba fronteras tan lejanas como el norte y centro de México, Nito en el golfo de Honduras y Panamá, al sur.

Hernán Cortés entre 1525 y 1526 partiendo de México, inicia una expedición hacia Honduras, atravesando Petén y recorriendo la ribera de Izabal; en la 5ª. Carta que dirige al Rey Carlos V de España, le comenta sobre su expedición y describe un puerto importante en la región, el cual llama “Nito” (Chang, 2006, p. 48-49). La importancia de este puerto radicaba principalmente en la ubicación, permitiéndole tener cierto control en las rutas marítimas del Caribe, a su vez la oportunidad de exportar e intercambiar productos. Dada la repercusión que Nito poseía, algunos investigadores en épocas posteriores se dedicaron a la exploración del área, con la intención de encontrar la localización exacta de dicho puerto.

La arqueóloga estadounidense Doris Stone, en 1930 durante un viaje de Cobán al Lago de Izabal, trató de localizar dicho puerto, ella creía que el sitio se encontraba enfrente de Livingston, sobre el Río Dulce (Stone 1932, comunicación personal como se citó en Bronson y Orozco, 1991, p. 2).

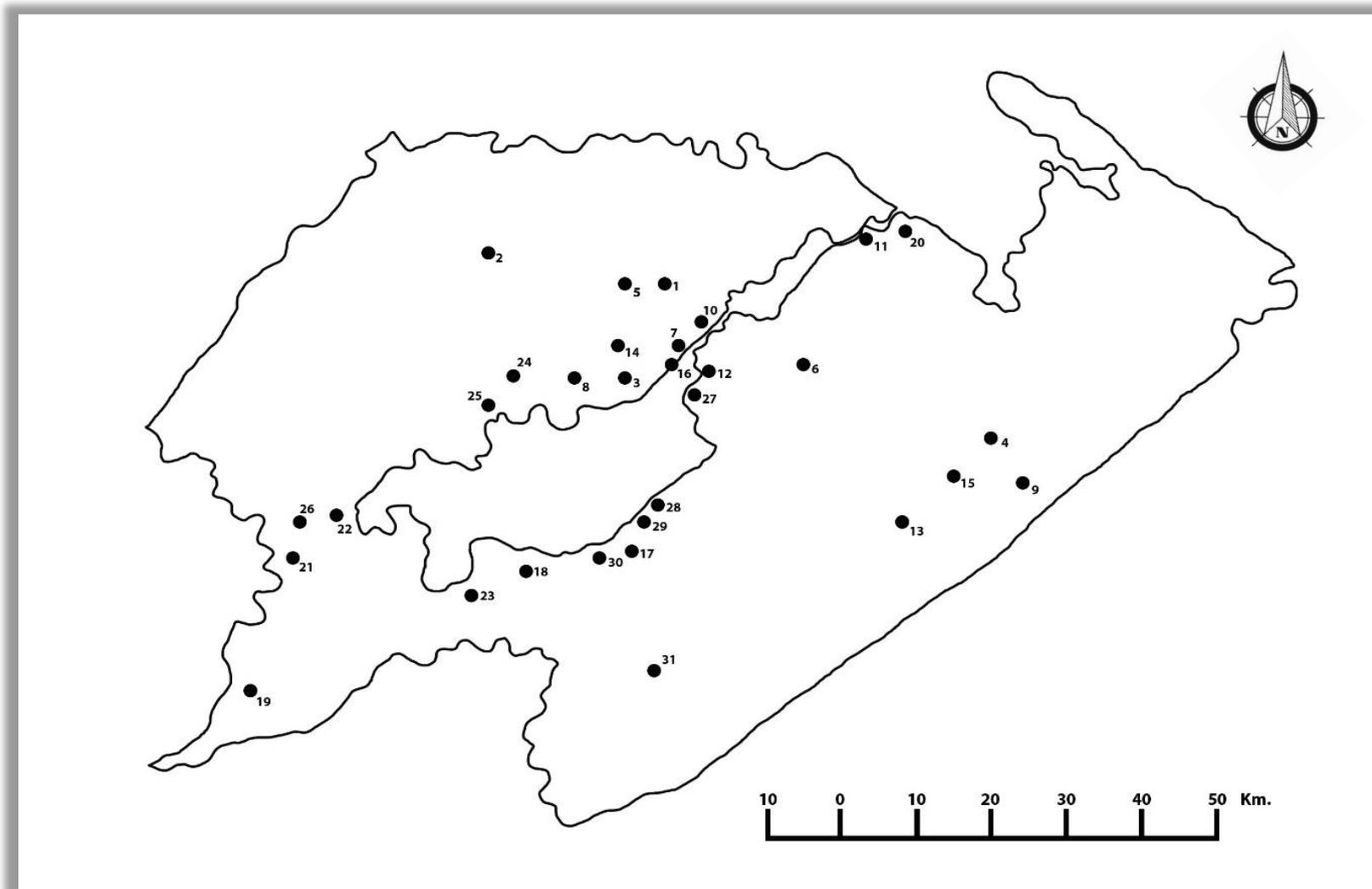
Por su parte Edwin Shook en mayo de 1949, realiza la batida de Nito, dándole el nombre alternativo de San Gil de Buenavista, escribiendo lo siguiente:

Este sitio nunca ha sido ubicado exactamente. Según dicho, Cortez encontró unos españoles casi muriendo de hambre en 1525. Eran los únicos sobrevivientes de la colonia de Gil González y los encontró en un lugar llamado Nito, por toda el área, la gente local ha encontrado alfarería, fragmentos de vidrio, y porcelana. También un fragmento grande de una campana rota fue descubierta (Shook, 1949, notas de campo).

El puerto Nito aunaba con rutas prehispánicas que conectaban directa o indirectamente con las Tierras Altas Centrales de Guatemala y las Tierras Bajas Mayas. Así pues, los trayectos establecidos por los pobladores prehispánicos fueron de vital utilidad para que los españoles pudieran establecer sus propias vías de circulación. René Johnston (2014) indica que las rutas fueron establecidas en puntos estratégicos para el control del comercio y en ellas hubo asentamientos prehispánicos.

Los primeros habitantes de esta región fueron los Choles, quienes vivían en las montañas, después llegaron los Pipiles; cuando los pocomames invadieron el lugar los Choles tuvieron que huir. Con el tiempo llegaron también los Akahales, quienes eran más fuertes y ricos (Chang, 1995, p. 5-6).

Para el área de Izabal la investigación arqueológica ha reportado más de 70 sitios arqueológicos, quedando de manifiesto que la geografía en conjunto con las actividades portuarias, fueron un componente determinante para la concentración de asentamientos humanos, instaurando un desarrollo económico colosal para las sociedades que habitaban en la región (fig. 5 mapa de algunos sitios arqueológicos reportados).



**Figura 5.** Algunos sitios arqueológicos prehispánicos reportados en la región de Izabal (fuente: Tobar, 2019 basado en Cruz, Velásquez, 1993 y Voorhies, 1969).

Nombre de los sitios arqueológicos referidos en la figura 5.

- |                                    |                 |
|------------------------------------|-----------------|
| 1. La Gloria                       | 17. Mariscos    |
| 2. Centro Uno-Ciénaga              | 18. Las Canas   |
| 3. Los Ángeles                     | 19. Las Tinajas |
| 4. Lote Seis                       | 20. Miramar     |
| 5. Finca Izabal                    | 21. Lagartos    |
| 6. Ranchería Guadalupe             | 22. Sehoc       |
| 7. San Felipe Histórico            | 23. Pataxte     |
| 8. Murciélago Cerro                | 24. El Bongo    |
| 9. El Milagro - Parcelamiento Choc | 25. Santa Rosa  |
| 10. Tijax                          | 26. Sepila      |
| 11. Boca Río Blanco                | 27. Icacal      |
| 12. Creek Colorado                 | 28. Cocales     |
| 13. Las Vegas                      | 29. Izabal      |
| 14. Sumanche                       | 30. Los Limones |
| 15. La Colonia                     | 31. Quiriguá    |
| 16. Aldea San Felipe               |                 |



Cuando éste volvió a la isla con los despachos reales para hacerla, reclutó gente y buques y partió de aquella ciudad insular a principios de 1524, con rumbo hacia el sur, hasta llegar a la costa de Guaymura, en la rada que llamó Puerto Caballos, por haber arrojado al mar algunos de aquellos animales muertos a bordo. Gil González visitó entonces el litoral del norte de Honduras y Guatemala, habiendo fundado cerca de Manabique un establecimiento que llamó San Gil de Buena Vista (Villacorta, 1942, p. 22).

De modo que Gil González llega la entrada del Golfo Dulce en 1524, en la región occidental del país, el pueblo k'iche' perdía la batalla de colonización ante los españoles, quienes eran liderados por Pedro de Alvarado; dicha situación se fue expandiendo con todas las culturas que habitaban en el distrito centroamericano. Prontamente los nativos fueron sometidos y los españoles fueron fundando provincias, como una forma fehaciente de centralizar su poder.

Durante esa época, Puerto Caballos se había convertido en el puerto principal del Atlántico, tal beneficio en gran medida se debía al origen natural de este puerto, rodeado por tierra, eliminando la necesidad de construir un rompeolas y otorgando el anclaje de bajeles, razón por la que los españoles se servían de éste para el comercio, además de ser utilizado como lugar de paso para la expedición de nuevos territorios.

Hacia 1542 la Corona española promulgó las llamadas Ordenanzas de Barcelona o nuevas leyes que establecían, entre otras muchas cosas, la creación de reales audiencias. Se creó entonces la Audiencia de los Confines bajo cuyo gobierno se reunieron todas las provincias comprendidas entre el istmo de Tehuantepec y el istmo de Darién (Contreras, 1983, p. 41).

El primer presidente de la Audiencia fue Alonso de Maldonado, mismo que tuvo serias dificultades para desempeñar el cargo, siendo reemplazado por el Licenciado Alonso López Cerrato.

La administración de López Cerrato fue clave para la renovación que experimentaría la Audiencia y el desarrollo comercial marítimo que vendría en los años posteriores. “Alonso Cerrato, mandó abrir un camino que uniera a la ciudad de Santiago, capital de Guatemala, con el mar del Norte, por la vía del Golfo Dulce, para que por ahí desembarcaran las mercaderías que llevaban las naves de España” (Albitraje de Límites entre Guatemala y Honduras, 1932, p. 36).

En la época colonial la topografía sumamente montañosa entorpecía el paso de personas con carga hacia el Atlántico, hecho que mejoró significativamente con la construcción del Camino Real del Golfo y la introducción de bestias en 1549. La construcción del camino ordenada por Cerrato consistía en pavimentar las calles y colocar atalayas que funcionaron como garitas de seguridad, posteriormente vendría la construcción del Puente Lavarreda, del que se hablará más adelante. Si bien es cierto, el comercio mejoró con la llegada del Camino Real del Golfo, no obstante, la poca tecnología de la época y la espesura de la región impedían que las mejoras en los caminos fueran afianzadas.

Para ese entonces, Puerto Caballos ya no representaba la única conexión de comercio con Europa, el Golfo Dulce (Lago de Izabal), contaba ya con su propio puerto, al que se le llamaba Bodegas o Bodegas Altas<sup>2</sup> (fig. 7). El comercio del siglo XVI se caracterizó principalmente por la exportación de cacao, zarzaparrilla, grana y algodón, situación que intensificó el acecho de corsarios y *piratas*.

---

<sup>2</sup> Fue fundado en 1546 por un grupo de Kekchís, que habían viajado hasta España formando una delegación. A su regreso, construyeron un edificio para almacenar las mercaderías que habían traído consigo. Después de 1567, el puerto fue trasladado a su localización permanente con el objeto de facilitar el transporte por tierra de las mercaderías desde y hacia la capital. El puerto llegó a ser conocido como Bodegas del Golfo, Bodegas Bajas o San Antonio de las Bodegas (Estrada Monroy 1979; Gall 1981 como se citó en Orozco y Bronson, 1991, p. 18).



Al respecto, Pérez (1936) expone:

(...) la costa atlántica, por la zona del golfo Dulce, era desde hacía mucho tiempo, un vivero de piratas. Se establecían en pequeñas partidas en los cayos, en las isletas y también en tierra firme para robar las cosechas de palo de tinte y asaltar a los buques mercantes cuanto éstos no demostraban ir bien defendidos. Otras partidas que hacían el pirataje en el mar llegaban a aprovisionarse en la costa, con las sementeras de los indios. Generalmente eran ingleses, aunque en la piratería nunca hubo grupos de una sola nacionalidad, asociándose bandidos de todos los puntos de la tierra (p.115).

Para contrarrestar los constantes ataques corsarios del que era víctima el puerto Bodegas, el Rey Felipe II ordena que se construya en un punto estratégico una torre, lo que se conoce actualmente como el Castillo de San Felipe, sobre el Río Dulce.

El Castillo de San Felipe de Lara es una fortaleza que fue construida para la protección de la zona de los continuos ataques de barcos piratas al puerto de Bodegas, que era el sitio de desembarco de mercaderías provenientes de España, y cuyo destino era la Capitanía General. Además, para resguardar a las poblaciones de los Corregimientos de la Verapaz, Chiquimula y Acasaguastlán, durante el gobierno de la época colonial. Se conocía en 1644 como Fuerte Bustamante, llamado el Torreón de Defensa ordenado por Diego de Avendaño, Gobernador del Reino de Guatemala, en esa fecha. Con ciertas adaptaciones de muralla ordenadas por el Oidor Lara y Mogrovejo, de quien en parte deriva su nombre (Putzeys y Ortega, 2001, p. 621).

Sin embargo, durante la década de 1570 y 1580 el problema de piratería se había expandido, el puerto en el Golfo Dulce seguía siendo seriamente atacado, por esta razón se emprendió la búsqueda de un nuevo puerto, durante la gestión de Alonso Criado de Castilla.

El cabildo se interesó vivamente en la búsqueda de ese nuevo puerto y en junta de 12 de enero de 1604 comisionó al alcalde ordinario don Esteban de Alvarado y a don Carlos Vásquez de Coronado. Fue descubierto el puerto el 7 de marzo de ese año, día de Santo Tomás de Aquino, por Francisco Navarro, “piloto viejo y muy cursado en costas de Honduras y Yucatán”. Por el día en que se descubrió se le dio el nombre de Santo Tomás y por el lugar, de Amatique: y luego en honor al presidente se le suprimió el de “Amatique” y se le dio el apellido de Castilla (Pérez, 1956, p. 16-17).

La situación de piratería no cesaba, tanto que en 1648 habían penetrado los piratas hasta el pueblo de Tukurú, en la Verapaz, la Municipalidad celebró sesión a cabildo abierto el 13 de febrero de 1685 y levantó una suscripción para reedificar el castillo de San Felipe que los corsarios habían destruido y fortificar el puerto de Santo Tomás. Se reparó la fortaleza de San Felipe, pero no se fortificó Santo Tomás, además el camino estaba destituido de pastos y con frecuencia morían las mulas en el tránsito, por lo que se prefería descargar al surgidero del Golfo Dulce, continuando el puerto de Santo Tomás con escaso movimiento (Pérez, 1956, p. 33-37).

Sin embargo, el problema de la piratería no era el único factor que impedía que los puertos ya establecidos, tuvieran oportunidad de alcanzar un desarrollo permanente, como era el caso de Bodegas y Santo Tomás de Castilla, la falta de un sistema de transporte amarrado a una vía de comunicación que garantizara la conexión directa maximizaba el problema.

Francis Polo, comenta que las rutas para llegar desde la ciudad de Santiago de Guatemala al Golfo Dulce podrían ser:

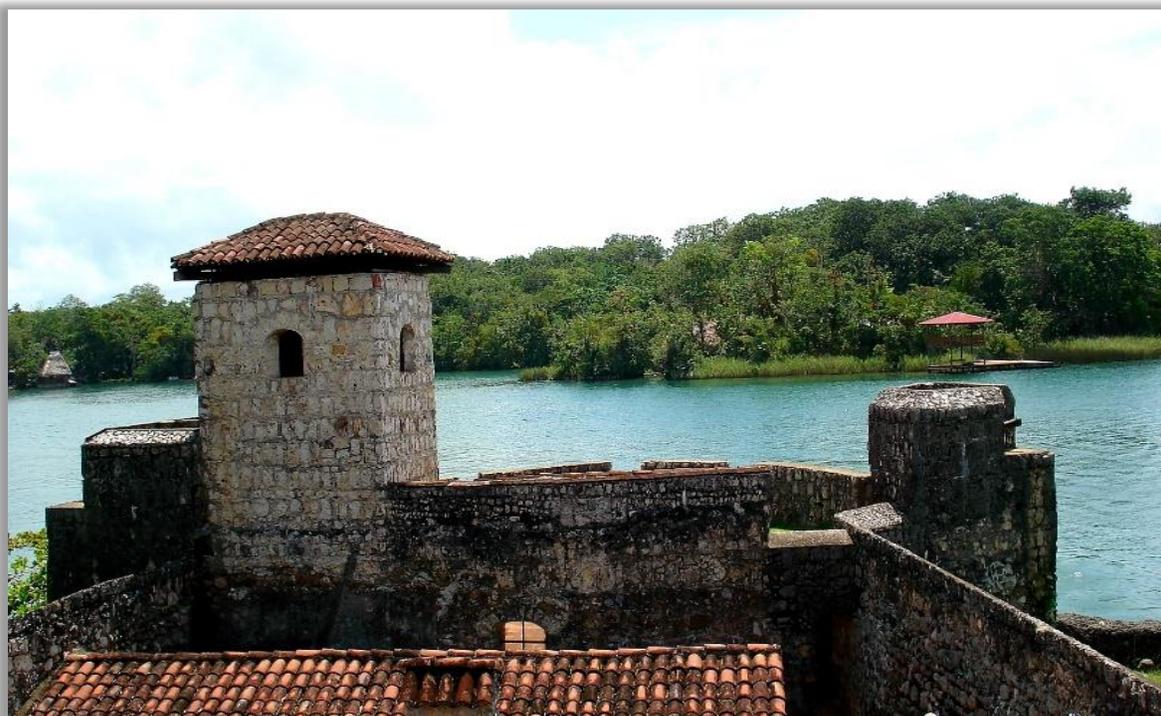
- a) El camino recorrido las mulas que alquilaban las casas de comercio y que iba aproximadamente, por el mismo sitio donde tres siglos después, corrió la línea férrea hacia Puerto Barrios.
- b) La segunda opción era hacer el camino en mula, desde la ciudad de Guatemala hasta el puerto fluvial de Gualán y continuar desde allí al Golfo, utilizando pequeñas embarcaciones que viajaban por el río Motagua.
- c) La tercera posibilidad era hacer el viaje tomando el camino de la Verapaz, luego al valle de la Tinta, hasta embarcarse en el río Polochic y desembarcar en el propio Lago de Izabal o Golfo Dulce (Polo, 1993).

Para concluir este apartado, es necesario hacer énfasis en las construcciones históricas que surgen a raíz del comercio marítimo, en la época colonial y que sobreviven, como es el caso del Castillo de San Felipe (única fortificación en agua dulce en América) en el municipio de Livingston, Izabal y el Puente Lavarreda<sup>3</sup>, en el interior del Cementerio Las Bouganvillas en la zona 6 guatemalteca. El río Las Vacas ha sido a través del tiempo un punto estratégico para la salida y entrada del comercio; con la necesidad de sortear éste y sus afluentes es construido el puente Lavarreda en 1735, su nombre hace alusión a Héctor de La Barreda, poblador y conquistador de la región y sus descendientes<sup>4</sup>, con el tiempo el apellido se fue distorsionando, hasta convertirlo en “Lavarreda” (figs. 8, 9, 10, 11 y 12).

---

<sup>3</sup> Es un puente de un solo arco de mampostería, en posición este-oeste, sobre un nivel máximo de 6 m sobre el río Las Vacas, en ancho de 4 m y largo de 24 m. Su interior presenta el empedrado en perfecto estado de conservación, al igual que en los extremos del puente (Archivo IDAEH, 1995 como se citó en Martínez y Cabrera 1997, p. 18).

<sup>4</sup> Sebastián de la Barreda y don Diego su hermano, ya que el Valle de Las Vacas tomó este pronombre por causa de sus méritos durante la época colonial (Villacorta, 1926, p. 303-304).



**Figura 8 y 9.** Castillo de San Felipe en el municipio de Livingston, Izabal (fotografías: Tobar, 2018).



**Figura 10, 11 y 12.** Superior, Puente Lavarreda, inferior izquierda, arco de mampostería y derecha, empedrado del puente (fotografías: Tobar, 2018).

Respecto al tema, procederemos dando paso a la época de los primeros liberales, donde se le dio realce a la región izabalense.

### **3.5 Época de los primeros liberales en la Federación Centroamericana**

El siglo XIX vio el nacimiento y concentración de los movimientos políticos liberales en Guatemala, los primeros llevados a cabo por el Doctor Mariano Gálvez en la década de 1830. Durante su administración se implementaron medidas importantes para darle crecimiento al área de Izabal, abriendo un nuevo puerto en el Atlántico (Livingston), se decreta la realización de demarcaciones territoriales, convirtiéndose Izabal en Distrito y se da inicio a las empresas de colonización en la región.

El Doctor Mariano Gálvez fue el gobernante liberal que ocupó la presidencia del Estado de Guatemala de 1831 a 1838. Su gobierno estableció reformas relacionadas con la secularización de los religiosos y la libertad de cultos; la popularización de la educación, con especial énfasis en la educación de la población indígena para hispanizarla, una nueva forma de impartición de justicia y centralización del poder municipal en el gobierno (Barrios, 2001).

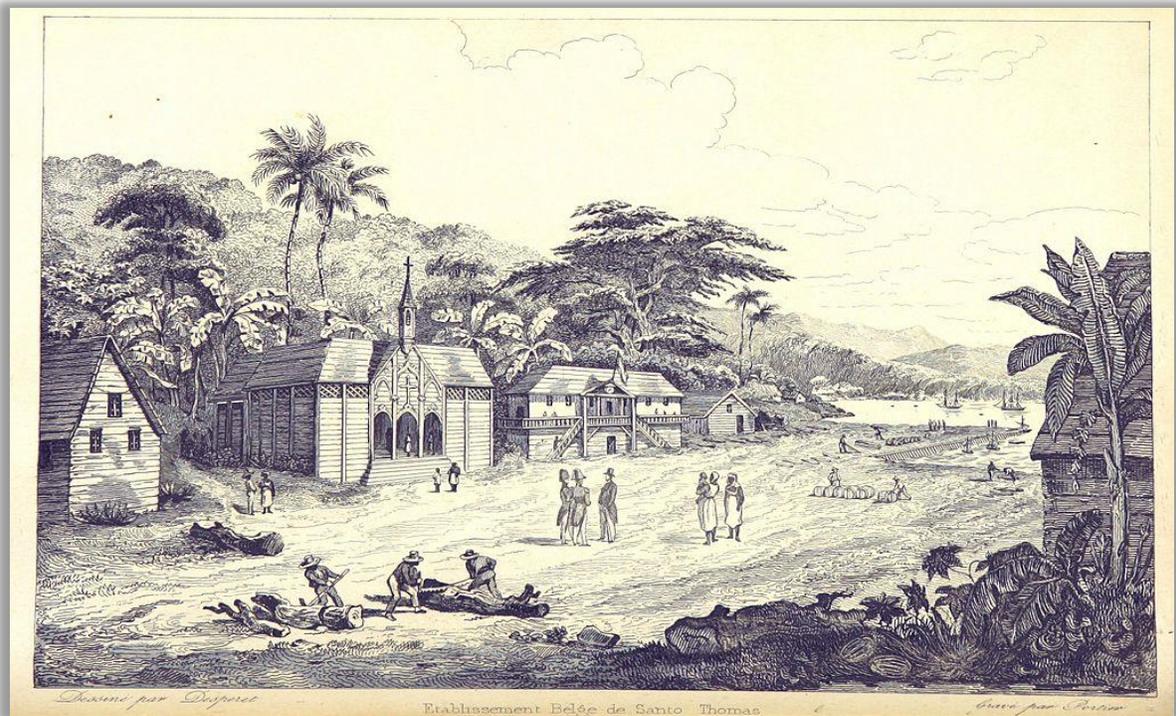
“En el año 1833, Livingston es habilitado como puerto de registro y posteriormente, se adapta para el comercio de importación y exportación. Según el Decreto 226, emitido el 9 de noviembre del año 1878, Livingston es habilitado legalmente como puerto” (Sánchez, 2005, p. 4).

Livingston fue el puerto más importante de Guatemala en el Atlántico y funcionó como cabecera departamental hasta 1920. Debido a esta situación, mantenía conexión con las líneas de vapor que servían a Nueva Orleans y Liverpool, permitiendo la llegada de extranjeros, quienes posteriormente se asentaron en los terrenos de mayor altura de la población (Niño, 2000, p. 27).

Por otro lado, durante el siglo XIX, por interés de los gobiernos centroamericanos y de las compañías privadas europeas o estadounidenses, se iniciaron distintos proyectos de colonización agrícola.

El 6 de agosto de 1834, Mariano Gálvez cedió a la “Compañía Comercial y Agrícola de las Costas Orientales” el territorio de Verapaz, al cual fueron anexadas también las tierras de Santo Tomás.

El proyecto de colonización inglesa sobre este territorio no prosperó, debido a los obstáculos del clima y la geografía del Caribe. En 1840, se había fundado la “Sociedad Belga de Colonización”, pero que cambiaría su nombre en septiembre de 1841 por el de “Campaña Belga de Colonización”, el 6 de febrero 1842, un barco belga llamado “Luisa María”, se convirtió en el primero de varias embarcaciones en llegar a Santo Tomás (Soto y Cascante, 2015, p. 124-126) (fig. 13).



**Figura 13.** Establecimiento Belga de Santo Tomás, dibujo de Desperet, grabado de Portier, 1848 (fuente: Griffith, Historia General de Guatemala, 1995).

A pesar de la política revolucionaria de colonización implementada por Mariano Gálvez, el Camino Real del Golfo que conducía a Izabal, seguía estando en estado deplorable. Entre 1839 y 1841, John Lloyd Stephens un explorador estadounidense, visitó la región y en sus relatos nos adentra en lo complicado que resultaba viajar en este trayecto:

Cada paso requería cuidado y esfuerzo físico, sentí que nuestro deshonroso epitafio podría leerse: “Arrojado sobre la cabeza de una mula con el cerebro en el tronco de un árbol de caoba y enterrado en el fango de la montaña del Mico”. Intentamos caminar, pero las rocas y raíces eran muy resbalosas, el fango profundo, las subidas y bajadas muy pronunciadas, lo hacían imposible de continuar. Las mulas solo estaban medio cargadas, pero aun así varias se rompieron y el látigo no pudo moverlas, apenas una pasó sobre la montaña sin caerse.

El ascenso empezó precipitadamente y con un extraordinario paso por un estrecho canal marcado por las huellas de mulas y el lavado de las torrentosas montañas, era tan profundo que los lados eran más altos que nuestras cabezas y tan estrecho que apenas pudimos pasar sin tocarlos. Toda nuestra caravana pasó individualmente a través de este barro fangoso. Los arrieros se dispersaron entre ellos y en la orilla de arriba, sacando a las mulas mientras se pegaban rápidamente, levantándolas y ordenando sus cargas, maldiciendo, gritando y azotándolas. Si uno se detenía todos atrás quedaban encerrados incapaces de girar. Cualquier movimiento repentino nos presionaba contra los costados del canal. Al salir de este desfile, volvimos a los hoyos de barro y divisamos raíces de árboles que aumentaban la dificultad de un ascenso pronunciado.

Sin duda esta fue la mejor carretera hacia la ciudad de Guatemala, que siempre ha sido un lugar distintivo en América; casi todos los viajes y mercancías de Europa pasan por ahí. Nuestro guía dijo que la razón por la cual estaba en tan malas condiciones, era por el constante paso de mulas de carga; en otros países esta sería muy buena razón para mejorarla (Stephens, 1949, p. 31-33).

El viaje de 70 leguas de la ciudad de Guatemala a Izabal se podía hacer en siete o diez días por viajeros individuales, pero el transporte de mercancías, independientemente de su cantidad, necesitaba de más tiempo. Las caravanas comerciales consistían en veinte a treinta mulas con carga y no hacían más de cuatro leguas de distancia al día, teniendo que descansar a intervalos durante el

trayecto. Por consiguiente, las cargas transportadas por tierra entre la ciudad de Guatemala e Izabal raras veces hacían el trayecto en menos de tres semanas, a menudo en más tiempo y ocasionalmente en dos meses (Baily como se citó en Naylor, 1988).

Las mulas que transportaban productos a Izabal desde la ciudad de Guatemala pasaban por Chimalapa y Guastatoya o por Jalapa, hasta llegar a Zacapa, en donde generalmente se encontraban con otras caravanas que venían de San Salvador vía Ocotepeque, Esquipulas y Chiquimula. Desde Zacapa los trenes de mulas se dirigían a Gualán, el antiguo centro de aduanas localizado a la orilla del río Motagua.

Las dieciséis millas restantes eran definitivamente las peores de todo el camino. Los arrieros seguían el Motagua hasta la altura de Los Encuentros y luego hacían el corto pero traicionero cruce de la selvática montaña del Mico, que separaba a Izabal del interior del país. El camino montañoso se consideraba imposible de cruzar para propósitos comerciales durante la estación lluviosa, generalmente de junio a octubre, pero aún durante la estación seca no era raro que una mula sobrecargada se desplomara por un agudo precipicio (Naylor, 1988, p. 79).

El Consulado de Comercio, construyó un camino entre Santo Tomás y El Mico, a fines de 1849. Por otra parte, el mismo Consulado comunicaba que don Augusto Van de Gehuchte había dirigido un estudio sobre el proyectado camino hasta la capital. El mencionado señor era conductor de primera clase de puentes y caminos de Bélgica y presentó un informe bastante detallado respecto a la localización del camino y de todo lo que pudo observar en el área que comprendía (Pérez, 1956, p. 199).

El Señor Van de Gehuchte, aseguraba que a lo largo de ese proyecto de camino

(...) se hallaba plomo, hierro y principalmente imán, todo lo cual se recogía sobre la superficie de la tierra; que se veían vestigios de más de veinte caminos antiguos, entre los que había uno muy notable que parecía haber sido construido antes de la conquista, por tener mucha semejanza con los que hacían los romanos, de los que se observaban rastros todavía en Europa; y que tenía cinco y media leguas de extensión y se conservaba en buen estado. Había hallado también, señales de antiguas poblaciones y de grandes desmontes; se encontraban todavía cimientos de casas, cacaotales destruidos, herraduras de mulas, cántaros, piedras de moler, fragmentos de estatuas, que habrían debido ser ídolos; todo lo cual indicaba que en otro tiempo hubo un camino transitado y poblaciones de alguna consideración (Pérez, 1956, p. 200).

El periodo de 1821 a 1851 fue una época en que las aceleradas fuerzas de la revolución industrial tuvieron un impacto dinámico en la civilización occidental, alterando radicalmente los procesos y la estructura económica de Europa occidental. El comercio fue el eslabón que conectó la constante y creciente producción, basada en las más diversas fuentes de abastecimiento, con un mercado en expansión. Gran Bretaña fue la nación que asumió el papel principal en el acentuado comercio mundial de este periodo. La República Federal de Centroamérica fue una de las naciones emergentes afectadas directamente por ese desarrollo (Naylor, 1988, p. 51).

Uno de los profundos cambios socioeconómicos lo representa la Revolución Industrial como un suceso significativo en la historia, sobre todo por los avances presentados en el ámbito del transporte. A continuación, el capítulo IV expone esta transformación.

## **CAPÍTULO IV**

### **REVOLUCIÓN INDUSTRIAL**

Gran Bretaña fue el escenario que transformaría el mundo, a finales del siglo XVIII se inicia una serie de conversiones e inventos que permitieron nuevas innovaciones en los procesos de manufactura. En gran medida estos descubrimientos fueron generados por una escasez de carbón, sin embargo, vale la pena adentrarse en los principales sucesos que originaron este cambio y que conducirían a uno de los inventos que cambiaron y revolucionaron los sistemas de transporte en la historia de la humanidad: el ferrocarril.

La raíz de este fenómeno se origina en el desarrollo que experimentó la economía europea a lo largo de la Edad Media. Además de su causa económica, los descubrimientos geográficos fueron uno de los efectos de un movimiento cultural que afectó la médula misma de la civilización occidental y que conocemos con el nombre de Renacimiento; con los descubrimientos geográficos de fines del siglo XV se aceleró vertiginosamente el descubrimiento económico que habría de conducir a la Revolución Industrial (Rodríguez M, 1979, p. 8-15).

La Revolución Industrial se llevó a cabo en los siglos XVIII y XIX, consistió en el aumento extraordinario de las fuerzas productivas, gracias a la aplicación de nuevas fuentes de energía, nuevas técnicas y nuevos instrumentos en el proceso de transformación de las materias primas en artículos elaborados. En términos generales, puede afirmarse que el cambio que se produjo en la infraestructura de la sociedad, es decir, en las fuerzas productivas, ocasionó a su vez una profunda transformación en las superestructuras sociales, políticas y culturales. La Revolución Industrial, provocó una revolución completa en el orden social (Rodríguez M, 1979).

Entre los factores decisivos para que surgiera en Inglaterra y no en otro país, destaca el ámbito político, desde el siglo XVII los ingleses contaban con un régimen estable como era la monarquía liberal, además se mantenían libres de las revoluciones que aquejaban a

otros países europeos. Aunado a esto, también poseían una moneda estable y un sistema bancario organizado, pero quizá la característica que más influyó en el desarrollo de la industrialización fue la abundancia de hierro y, sobre todo de carbón. El hierro se encontraba en los Montes Peninos, mientras que el carbón abundaba tanto en Inglaterra como en Gales y Escocia, esta riqueza en metales dio origen a una fuerte industria siderúrgica, lo que proporcionaba materia prima básica para la construcción de máquinas, ferrocarriles e infraestructuras. Otro factor notable fue el clima lluvioso, el cual supera en promedio los 1,000 mm anuales y carece de estación seca, lo que a su vez proporciona numerosas y constantes corrientes de agua con las que podían producir energía hidráulica antes de la aparición de la máquina de vapor, así también, la característica “insular” del país, con su abundancia de puertos y ríos navegables, que favorecieron tanto el comercio interno como el internacional (Chagollán, López, Ávila, Del Campo, Reyes y Cervantes 2006, p. 66).

Los sectores destacados dentro de la Revolución Industrial fue la industria textil, por ser la primera donde se produjeron los cambios que diferencian a una industria moderna de una actividad artesanal, mientras que otro fue el de la industria siderúrgica, cuyos productos revolucionaron las demás actividades económicas. En el ámbito tecnológico podemos mencionar el uso de nuevos materiales, como el hierro y el acero (Chagollán *et al.* 2006, p. 66-67).

Esta revolución fue producto de un conjunto de innovaciones, en cuyo núcleo central se encuentra la máquina de vapor, aplicada en la industria textil y en las locomotoras, ambas usando como fuente de energía la combustión, bioenergía (madera) o carbón mineral. La sociedad inglesa se ve transformada en su contexto social e institucional, con esta revolución se afianzó la expansión internacional del capitalismo inglés, desde mediados del siglo XVII hasta la primera década del siglo XX (Morales, 2007, p. 56-57).

La fuerza de trabajo destinada a la industria se incrementó notablemente a lo largo del siglo XVIII, tanto porque se registró un aumento de la población, debido al mejoramiento en la alimentación y en las condiciones de vida, como a la práctica adoptada por los terratenientes de cercar sus posesiones para dedicarlas a la cría de ovejas productoras de lana u otros productos, arrojando de aquellas a los campesinos que cultivaban la tierra, con lo que se vieron obligados a buscar trabajo en las manufacturas. Pero a pesar de estos cambios, la demanda se desarrollaba en tal proporción que no podía satisfacerse sino mediante una verdadera revolución de las técnicas de producción. Fue entonces cuando muchos individuos aplicaron con el mayor empeño sus conocimientos y su ingenio a la invención de nuevas formas de producción y al aprovechamiento de otras fuentes de energía (Rodríguez M, 1979, p. 8-15).

Seguramente, el invento que mejor representa lo que la Revolución Industrial es el de la válvula de vapor. La fuerza expansiva del vapor se conocía desde mucho tiempo atrás, no obstante, la habilidad, la fuerza física del hombre, la tracción animal o la energía que proporcionaban las corrientes de viento o agua, eran suficientes para cubrir las necesidades de las sociedades antiguas. Solo cuando las rutas marítimas lograron la integración de los cinco continentes y empezó a surgir un mercado mundial, fue necesario utilizar fuentes de energía desaprovechadas o ignoradas hasta entonces.

Por eso resulta comprensible que haya sido hasta 1765 cuando James Watt logró perfeccionar la válvula que permitiera aprovechar la fuerza del vapor, aunque hubieron de pasar muchos años, antes de que el invento se generalizara y la máquina de vapor fuera utilizada eficazmente en diferentes aplicaciones para la producción, tales como mover los telares de las fábricas textiles o las bombas para subir el agua en las minas; y no fue sino hasta 1829 cuando, después de superar muchas dificultades técnicas, pudo aplicarse la fuerza del vapor al transporte con el invento de la locomotora (Rodríguez M, 1979, p. 15-16).

Por otro lado, es común atribuirle a James Watt el invento de la máquina o válvula de vapor, pero con anterioridad los valiosos aportes con relación a la utilización de la energía efectuados por hombres de ciencia, culminarían con este invento, con lo cual surge una transformación tecnológica que da paso a una era de industrialización. A continuación, se presentan los cuadros VIII y IX, los cuales contienen el resumen de los antecedentes experimentales que concluyeron con la invención de la máquina de vapor.

ANTECEDENTES EXPERIMENTALES DE LA MÁQUINA DE VAPOR 1601-1705			
AÑO	ACONTECIMIENTO	AÑO	ACONTECIMIENTO
1601	Giambattista della Porta (1535-1625) realiza experiencias sobre la presión del vapor, en Nápoles.	1675	Los hermanos Samuel Joosten Musschenbroek (1639-1681) y Johan Joosten Musschenbroek (1660-1707), inician en la ciudad holandesa de Leiden la producción de bombas neumáticas en serie, que, no obstante, resultan de manejo dificultoso.
1607 - 1643	Galileo Galilei (1564-1642) y Evangelista Torricelli (1608-1647), descubren los efectos de la presión atmosférica y la someten a medición en Florencia.	1675 - 1680	El francés Denis Papin (1647-1713), construye en París una bomba neumática perfeccionada, así también inventa en Inglaterra, la olla a presión con válvula de seguridad.
1647	Blaise Pascal (1623-1662) utiliza en Francia el barómetro para mediciones de altitud.	1690	Papin, ahora en Alemania, inventa en Marburgo una máquina de vapor atmosférica experimental, de diseño simple, a la que proyecta dar aplicación industrial.
1650 - 1654	Otto Von Guericke (1602-1686) inventa la bomba neumática en Magdeburgo.	1695	Papin trabaja en Kassel en el proyecto de una transmisión de energía neumática y de una lancha a vapor. (No pudo llevar a cabo dicho proyecto).
1655	El físico experimental inglés Robert Hooke (1635-1703) diseña un nuevo tipo de bomba neumática, contribuyendo posteriormente al perfeccionamiento de la construcción de barómetros.	1698	El inglés Thomas Savery (1650-1715) obtiene una patente por la invención de la "máquina de aspiración" destinada a extraer agua en minas inglesas.
1659	El filósofo naturalista inglés Robert Boyle (1629-1695) construye una "máquina neumática" con base en las experiencias realizadas por Guericke.	1699	El físico francés Guillaume Amontons (1663-1705), al cabo de numerosos experimentos atmosféricos, traza en París el diseño de una "machine á feu"- "máquina de fuego", completando de esta manera la máquina de vapor de Papin.
1674	El holandés Christian Huygens (1629-1695) efectúa experimentos en París con una máquina de pistón, que era impulsada por medio de explosiones de pólvora.	1705	Papin mejora en Inglaterra la máquina inventada por Savery.

**Cuadro VIII.** Antecedentes de la máquina de vapor 1601-1763 (fuente: Plum, 1975).

<b>ANTECEDENTES EXPERIMENTALES DE LA MÁQUINA DE VAPOR 1705-1824</b>			
<b>AÑO</b>	<b>ACONTECIMIENTO</b>	<b>AÑO</b>	<b>ACONTECIMIENTO</b>
<b>1705</b> - <b>1712</b>	Thomas Newcomen (1663-1729) desarrolla la "máquina de vapor atmosférica" a partir de la máquina ideada por Papin y Savery. De esta manera se posibilitó por primera vez un aprovechamiento económico en mayor escala, de la máquina de vapor.	<b>1780</b>	La máquina de vapor de Watt es reproducida en Francia por Constatin Périer (1742-1818).
<b>1713</b>	Humphrey Potter, un joven obrero, perfecciona la máquina de vapor de Newcomen.	<b>1782</b>	Primera aplicación de la máquina de vapor en hilanderías de algodón, después en fábricas de cerveza, molinos y otras ramas de producción.
<b>1763</b>	James Watt (1736-1819) inicia los trabajos que habían de conducir a la invención de la máquina de vapor a baja presión.	<b>1782</b> - <b>1784</b>	Watt desarrolla la máquina de vapor a baja presión, de doble efecto, que en las décadas subsiguientes había de contribuir a la "Revolución Industrial".
<b>1768</b>	Construcción de una máquina de vapor de Watt.	<b>1788</b>	Instalación de la primera máquina a vapor en Prusia.
<b>1770</b>	En Inglaterra se sigue fabricando y utilizando en minas la máquina de vapor de Newcomen.	<b>1810</b>	Se estima en 5000 el número de máquinas de vapor en uso en Inglaterra y 200 en Francia.
<b>1774</b>	Se inicia la fabricación en serie de la máquina de vapor de Watt.	<b>1824</b>	Mucho tiempo después que los técnicos habían advertido la posibilidad de transformar el calor en energía mecánica y cuando la máquina de vapor ya había dado buenos resultados en la economía moderna, el físico francés Nicolaus Léonard Sadi Carnot halla la fórmula teórica del equivalente mecánico del calor, calculada por medio del "ciclo de Carnot".
<b>1776</b>	Utilización de esta máquina en Minería.		

**Cuadro IX.** Antecedentes de la máquina de vapor 1675-1824 (fuente: Plum, 1975).

Tal y como se citó, las principales tecnologías que constituyeron los cambios de la primera revolución industrial (1760-1830) fueron, la energía de vapor, las minas de carbón, el proceso del hierro y la mecanización de la industria de hilados y tejidos. Las condiciones sociales que permitieron el descubrimiento de estas innovaciones fue una escasez creciente de carbón de leña (Ayres, 1987, p. 142-143).

Para ese entonces la industria siderúrgica era minúscula, en una parte por el elevado costo de producción y en otra parte por la mala calidad obtenida del hierro colado. En los años posteriores el carbón vegetal fue reemplazado por el coque de hulla (combustible adquirido de la calcinación seca del carbón), sin embargo, la utilización del coque para derretir hierro dejaba un detrito que hacía que el metal fuera quebradizo.

Entre 1708-1709 Abraham Darby I, industrial metalúrgico británico, fue el primero en utilizar coque para fundir mineral de hierro. A partir de este hecho se fue reemplazando la madera y el carbón vegetal como combustibles en los hornos para fundición. Debido a que el coque se elabora con hulla, su utilización contribuyó a preservar los bosques en Gran Bretaña. Darby I, produjo hierro fundido en cantidades importantes y luego construyó hornos de mucho mayor tamaño y resistencia, para que pudieran soportar grandes cargas de hierro. En 1758 Abraham Darby II (hijo de Abraham Darby I) sucedió a su padre al frente del establecimiento metalúrgico *Coalbrookdale Works*. Fundió más de 100 cilindros para las máquinas a vapor de Newcomen. En 1778 fue sucedido a su vez por su hijo, Abraham Darby III. A partir de la Revolución Industrial (año 1769) la industria del hierro y del acero se fue constituyendo en el eje central del desarrollo de nuestra civilización (Domínguez, 2000, p. 176-177).

Un desarrollo clave fue el llamado proceso de conocimiento de los hermanos Wood en los años 1760 y el proceso de cimentación rodante que fue perfeccionado en 1790. Como resultado de estos descubrimientos, Gran Bretaña finalmente se convirtió en el productor de barras de hierro de costos más bajos del mundo a principios de los años de 1800 (desplazando a Suecia).

Esto sentó las bases de la etapa para el gran surgimiento de las manufacturas y del comercio británico a lo largo de la siguiente mitad del siglo. El proceso metalúrgico a su vez hizo posible el uso de los vapores de alta presión, esto se alcanzó independientemente en 1802 por un hombre de *Cornwall*, Richard Trevithick (Ayres, 1987).

La posición de Gran Bretaña es única, porque se trata del primer país en la historia mundial, que conoció una revolución industrial y se convirtió, por consiguiente, en el “emporio del mundo”, monopolizadora virtual de la industria, de la exportación de productos manufacturados y de la exportación colonial. Al ser pionera del capitalismo industrial Gran Bretaña se transformó en el país del ejemplo clásico. En ningún otro país (en ninguno de extensión y población comparables al menos), los agricultores y los productores y comerciantes de la pequeña actividad mercantil fueron eliminados hasta tal punto; en ningún otro país la urbanización fue tan completa ni el liberalismo económico aceptado con tan pocos reparos (Hobsbawm, 1978).

#### **4.1 Inicios del ferrocarril**

Desde lejanas épocas se había acostumbrado, en las grandes minas carboníferas, a tender vigas de madera a fin de facilitar el transporte de los vagones que llevaban carbón a los ríos o a los puertos. A principios del siglo XVIII placas de hierro colado se instalaron sobre las vigas en las curvas del camino, o puntos donde la fricción era particularmente dura. En una época aproximada, 1767, Richard Reynolds construyó de *Coalbrookdale* al río Severn un carril de hierro colado, en el cual los rieles estaban provistos de una pestaña que permitía conservar el contacto con las ruedas de los vagones y en 1789, de acuerdo con los consejos del famoso ingeniero John Smeaton, la pestaña se trasladó del riel a la rueda (Ashton, 1950, p. 104).

Hasta entonces los rieles se habían usado casi exclusivamente por las minas de carbón y los altos hornos, pero en 1801 el ferrocarril de Surrey fue construido de Wandsworth a Croydon, a fin de transportar mercancías en general. Durante los veinte años siguientes otras tantas compañías fueron autorizadas para explotar tranvías, la mayor parte de los cuales, sin embargo, no eran sino medios de transporte adyacentes a los canales y de ninguna manera alternativos. En todos los ferrocarriles primitivos la fuerza de tracción la proporcionaban caballos (Ashton, 1950, p. 104).

La aparición de la locomotora y con ella del ferrocarril, se ha relacionado tradicionalmente con el nombre del ingeniero británico Richard Trevithick. Después de varios intentos, Trevithick construyó en 1804 una locomotora de cuatro ruedas deslizada sobre carriles de hierro colado, que fue capaz de arrastrar cinco vagones con diez toneladas de carga y setenta pasajeros a una velocidad de 8 km/h. Otro aporte fue hecho por el británico John Blenkinsop, quien, en 1812, construyó una locomotora que, desplazada sobre carriles de hierro fundido, disponía de dos cilindros verticales, los cuales movían dos ejes unidos a una rueda dentada que accionaba una cremallera, que a su vez discurría entre los carriles (Enciclopedia Hispánica Tomo VI, 1995).

Clave para la evolución del ferrocarril fue el trabajo del también británico George Stephenson, mecánico en las minas de *Killingworth*, que en 1814 construyó su primera locomotora de vapor, la *Blücher*. Stephenson, alentado por su éxito, construyó entre 1823 y 1825 una línea ferroviaria que unía la pequeña ciudad de Stockton con la cuenca minera de Darlington, en el norte de Inglaterra. La línea, de 69 km de longitud y doble vía en los dos tercios del recorrido, fue inaugurada el 27 de septiembre de 1825, fecha memorable en la historia del ferrocarril, ya que a partir de entonces su expansión fue continua, principalmente como consecuencia del apoyo financiero que comenzó a prestarse en todos los países que asistían a la sazón de los inicios de la revolución industrial. Al mismo inventor le fue encargada en 1829 la construcción de un ferrocarril entre Liverpool y Manchester, que inició su

funcionamiento el 15 de septiembre de 1830, con la locomotora llamada *The Rocket*, El Cohete (Enciclopedia Hispánica Tomo VI, 1995).

El ferrocarril tuvo un desarrollo vertiginoso entre 1830 y 1850. Se construyeron más de once mil kilómetros de vías férreas, lo que implicó una enorme inversión de capital. Muy pronto, las líneas de ferrocarril vertebraron el territorio británico y en poco tiempo, dieron el salto a Europa y a América, convirtiéndose en el rey del transporte terrestre durante el siglo XIX (Blanco y González, 2019).

## **4.2 Expansión del ferrocarril**

### **4.2.1 Estados Unidos**

Los primeros ferrocarriles comenzaron a funcionar en los Estados Unidos en 1830, inicialmente los norteamericanos dependieron fuertemente de la tecnología y el material inglés. Pero también de forma temprana crearon rápidamente una industria autóctona capaz de construir y poner en marcha ferrocarriles adecuados a las específicas condiciones de los Estados Unidos. Pocos países construyeron el ferrocarril con el entusiasmo y la entrega de los Estados Unidos. Durante la década de 1850 el kilometraje de líneas construidas se cuadruplicó, llegando en 1860 a más de 48.000 kilómetros. En este último año, sólo treinta años después de que el primer ferrocarril comenzase a funcionar en los Estados Unidos, el país tenía aproximadamente la mitad del kilometraje de ferrocarril construido en todo el mundo (Porter, 1999).

## **4.3 Hispanoamérica**

### **4.3.1 Cuba**

Desde finales del siglo XVIII la economía cubana experimentaba un asombroso crecimiento, basado en la producción de azúcar y café, dos renglones de valor estratégico para el todavía naciente sistema económico mundial. Hacia 1830, con una producción que rondaba las 100 000 T. M. (Toneladas Métricas), Cuba aportaba casi una quinta parte de toda la azúcar comerciada en el mundo.

Sin embargo, el escaso caudal de la red fluvial cubana hacía impracticable la navegación interior y la construcción de canales, de modo que el transporte de azúcares descansaba casi por entero en medios terrestres.

En 1830, el capitán general Francisco Dionisio Vives encomendó estudiar la factibilidad de introducir el ferrocarril en Cuba, aunque dicho análisis arrojó resultados positivos, se trataba de un proyecto demasiado grande y riesgoso para la iniciativa privada, razón por la cual los hacendados prefirieron movilizar la única institución del gobierno colonial que se hallaba bajo su control, la Real Junta de Fomento, para que esta se hiciese cargo de llevar a cabo la construcción de un ferrocarril entre La Habana y el emporio azucarero del valle de Güines (Zanetti, 1999).

El 19 de noviembre de 1837 se abrió al servicio público, la vía férrea de 29 kilómetros entre La Habana y Bejucal, primer camino de hierro en Cuba. Con ello la Isla se convirtió en el segundo territorio del continente americano, primero en Hispanoamérica y séptimo del mundo en introducir el ferrocarril. Este acontecimiento fue el resultado de las gestiones iniciadas en 1830 (Lloga, 2014, p. 88).

#### 4.3.2 México

México fue uno de los últimos países de occidente en dotarse del transporte ferroviario. Para explicar este fenómeno de atraso, puede ser introducida una distinción inicial entre condiciones desfavorables en términos generales a la introducción del ferrocarril y elementos de resistencia y de fricción directos y específicos. Entre las primeras, cabe destacar los factores naturales y la estructura física del país: topografía áspera, cadenas montañosas, grandes áreas de clima tropical y escasez de caminos transitables. Desde otro punto de vista, la naturaleza fuertemente regionalizada del Estado mexicano, la debilidad extrema del aparato estatal, el predominio de tendencias centrífugas, representaron un freno a los procesos decisionales necesarios para la adopción de las vías férreas (Riguzzi, 1999).

Veinticinco años después de los proyectos iniciales, se cristalizó la primera línea férrea mexicana: el 26 de septiembre de 1850 se inauguró un tramo de 13.6 km entre Veracruz y El Molino. El año siguiente se abrió un nuevo tramo de 12.6 km, construido directamente por el gobierno; lentamente se fue desarrollando el tendido de vías durante 23 años, hasta que finalmente se terminó e inauguró la vía México-Veracruz en 1873 (Romero como se citó en Garza, 1985, p. 106).

#### 4.3.3 Argentina

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el Estado tuvo a su cargo la mayor parte de las obras públicas y construyó ferrocarriles en las provincias donde no llegaban las empresas privadas. A principios del siglo XX, extendió las vías férreas a los territorios nacionales con el objetivo de garantizar un servicio de transporte para el fomento de las actividades económicas y para conectar todas las capitales provinciales y las principales ciudades entre sí con la capital de la república (Salerno, 2008).

El primer ferrocarril argentino nace oficialmente el 12 de enero de 1854, fecha de la ley provincial que acuerda a un grupo de ciudadanos porteños concesión para construir una línea ferroviaria desde la ciudad de Buenos Aires al oeste, indefinidamente (Scalabrini, 1975).

El presidente Urquiza (1854-1860), desde Paraná, comenzó a delinear las primeras negociaciones con inversionistas privados para construir un ferrocarril de Rosario a Córdoba. Más tarde, Mitre (1862-1868), primer mandatario con sede en Buenos Aires suscribió el primer contrato que autorizó la construcción del Ferrocarril Central Argentino (FCCA). A partir de fines de la presidencia de Mitre, el Estado nacional participó directamente en la actividad ferroviaria; el gobierno nacional decidió construir con fondos públicos el primer ferrocarril de propiedad estatal, conocido después como el Ferrocarril Andino (FCA), que se financiaría con un arancel adicional a la

importaciones y exportaciones. En 1873 fue inaugurado y tres años más tarde, Córdova y Tucumán quedaron comunicados por una segunda línea estatal (Salerno, 2008, p. 659).

#### 4.3.4 Colombia

La prioridad que Colombia le da a la construcción de una primera etapa del ferrocarril toma forma en 1836, cuando el Congreso de esta época post-grancolombiana expide una ley sobre ferrocarriles, donde se concedían privilegios y regalías especiales a personas naturales o jurídicas que construyeran y explotaran un camino de rieles entre la Ciudad de Panamá y el punto de terminación de la zona navegable del río Chagres, comunicando así los dos océanos. Este proyecto se hizo realidad en 1850, cuando, con el apoyo de la Ley del 4 de julio del mismo año, se contrata la construcción del llamado “Ferrocarril de Panamá”, primera obra de este género que se construyó y se dio al servicio en Colombia (1855) y una de las primeras en Latinoamérica. Bajo el esquema federativo que imperó desde 1858 hasta la promulgación de la Constitución de 1886, la infraestructura ferroviaria creció obedeciendo los intereses individuales de cada Estado, que tenían en común la necesidad de encontrar vías de comunicación con el mundo para fortalecer su comercio exterior (Nieto, 2011).

Con este fin se desarrollaron dos estrategias, unir directamente los centros de poder con los puertos marítimos más importantes del país, a través de una red multimodal con puertos fluviales en zonas navegables, principalmente con el río Magdalena. Entre 1866 y 1885, se inician proyectos vitales como el del Ferrocarril de Antioquia, que unió a Medellín con el Magdalena; el Ferrocarril de Girardot, como respuesta a la necesidad de unir Bogotá con el río; el Ferrocarril del Norte, que buscaba unir Bogotá con los estados de Boyacá y Santander, llegando al Magdalena por el río Carare; el Ferrocarril de Puerto Wilches, para darle salida al Magdalena a Bucaramanga y Cúcuta y el del Pacífico, para unir el Valle del Cauca con el puerto de Buenaventura. Adicionalmente, se inician los proyectos del Ferrocarril de Santa Marta, del Ferrocarril de La Dorada, del Ferrocarril de Cúcuta con sus cuatro líneas y del Ferrocarril de la Sabana y Cundinamarca (Nieto, 2011).

#### 4.3.5 Brasil

En el año 1852 tras varios intentos el gobierno publicó una ley ferroviaria que surtió efectos, introduciendo importante innovación, el poder público pasaría a subvencionar la iniciativa privada en la construcción de ferrocarriles, mediante el instituto de la garantía de interés. Así se inicia en Brasil, la era ferroviaria, la primera línea fue inaugurada en 1854 en la provincia de Río de Janeiro, el segundo tramo ferroviario abierto al tráfico en Brasil pertenecía a la compañía *Recife and S. Francisco Railway* (primera empresa organizada en el extranjero para construcción de vías férreas en Brasil); su segmento inicial, salía del puerto de Recife (provincia de Pernambuco, en el noreste del país), fue inaugurado en febrero de 1858.

En el año 1855 se comenzó a construir la *Estrada de Ferro D. Pedro II*, que salía de la ciudad de Río de Janeiro (la capital imperial) y dirigía sus rieles hacia las vecinas provincias de Minas Gerais y São Paulo; su primer trecho fue concluido en marzo de 1858. En el año 1867 se inauguró el primer ferrocarril construido en la provincia de São Paulo, el cual unía el puerto de Santos a la altiplanicie interior. Desde entonces las construcciones ferroviarias prosiguieron en ritmo creciente, entre los años 1854 y 1874 se construyeron en promedio, 63 km al año, 553 km entre 1874 y 1889 (Cimó, 1999).

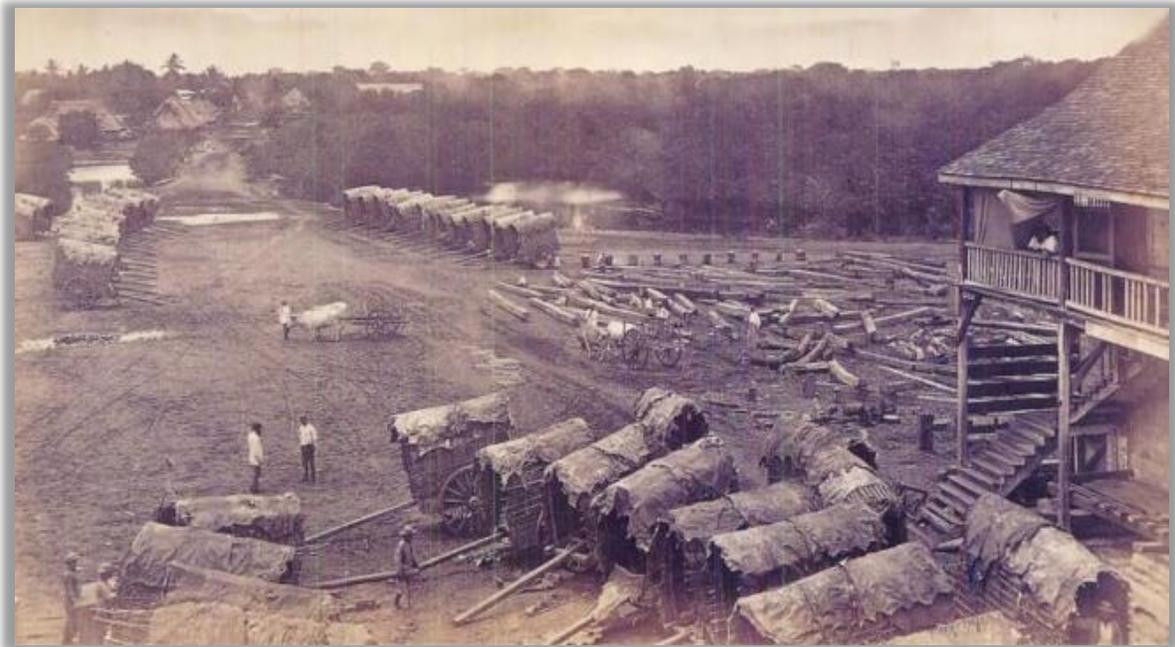
#### **4.4 Guatemala y la revolución liberal**

Abordar el movimiento revolucionario resulta oportuno, ya que durante esta época el comercio de exportación del café y las vías de comunicación sufrieron un notable apogeo, originando el advenimiento de las líneas férreas en Guatemala. Tras el régimen conservador del gobierno de Rafael Carrera (1844-1848)-(1851-1865), resurgirían en la década de 1870 acciones encabezadas por Miguel García Granados y J. Rufino Barrios, que culminarían con la destitución de Vicente Cerna, dando paso a la Revolución Liberal de 1871, año en el que asume el cargo de presidente el General García Granados, bajo una doctrina progresista que, entre muchos cambios, logró promover mejoras en el comercio y cimentó las bases para la construcción del ferrocarril del Sur.

En 1870 el café había pasado a ser el principal producto de exportación del país, aunque la grana siguió teniendo importancia por algunos años. Uno de los aspectos en que más se diferenciaba el café de la grana, era su precio por libra, (mucho más alto el de esta última), que hacía que el volumen de producción del café tuviera que ser mayor, lo que generó una necesidad de expansión en cuanto a vías de comunicación. Además, la zona de producción desde un principio fue mucho más extensa, lo que obligó a ampliar el sistema carretero y a habilitar nuevos puertos (Luján, 1998, p. 184-189).

De ahí que una de las primeras medidas del nuevo gobierno liberal, fuera abrir al tráfico internacional los puertos de Champerico y Ocosingo en el Pacífico, cercanos a una de las principales zonas de café. El otro esfuerzo que se inició muy temprano fue el de construir urgentemente ferrocarriles o “caminos de hierro” como se le decía entonces (Luján, 1988, p. 184-189).

Se implementó un programa de mejora de la red vial de caminos de rueda y se construyeron caminos nuevos y puentes para cruzar los ríos. Se habilitaron tres puertos y se construyeron muelles para facilitar el embarque y desembarque. Asimismo, la celebración de contratos con líneas navieras extranjeras aseguró la comunicación marítima con Europa y Estados Unidos por el Pacífico y el Atlántico. Mediante la construcción de ferrocarriles, los liberales pretendieron traer el progreso Guatemala. Las líneas comunicaban a los puertos con los centros de producción agrícola para darle salida eficaz al café (Wagner, 1994, p. 285-286) (figs. 14 y 15).



**Figura 14.** Carretones que llevaban café al Puerto de San José (1871), fotografías, Eadweard Muybrigde (fuente: Wagner, 2001).



**Figura 15.** Embarcando café en la rada del Puerto Champerico (1871), fotografías, Eadweard Muybrigde (fuente: Wagner, 2001).

## 4.5 El ferrocarril en Guatemala

La historia ferroviaria de Guatemala nace con el Ferrocarril Central, obteniendo ese nombre por recorrer la zona central de la Costa Sur del país, sus orígenes se remontan a la administración de García Granados (1871-1873), época en la que se realizan expropiaciones de los terrenos sobre los cuales iba a correr la línea férrea. La construcción de dicho ferrocarril dio paso a una era de industrialización ferroviaria en Guatemala; rápidamente emanaron contratos con el propósito de unir las principales rutas del Pacífico guatemalteco, surgiendo así el Ferrocarril Central, Ferrocarril Occidental, Ferrocarril Panamericano y el Ferrocarril de Ocós.

Avanzando en el tema, procederemos a describir las líneas férreas citadas con anterioridad; vale la pena mencionar que el Ferrocarril del Norte se abordará en el Capítulo V, en donde se profundizará en él, ya que es el tema central de esta investigación.

### 4.5.1 Ferrocarril Central

Para este ferrocarril se determinaron las líneas:

- Puerto de San José-Escuintla (1877).
- Escuintla-Guatemala (1880).
- Santa María (Masagua)-Cocales (Patulul) (1893).
- Cocales-Mazatenango (1901).

Las dos primeras celebradas entre el Estado de Guatemala y el señor Guillermo Nanne, las otras celebradas entre el Estado de Guatemala y *la Empresa Central Railway Company* (Compañía del Ferrocarril Central Sociedad Anónima), la cual fue fundada en los Estados Unidos de Norte América, incorporada a las leyes de California (esta empresa obtuvo la concesión para construir y explotar el ferrocarril de Santa María a Mazatenango), además compró las concesiones otorgadas al señor Guillermo Nanne para explotar el ferrocarril de Guatemala al puerto de San José (Lemus, 2007).

El 20 de junio de 1880 fue creada la primera estación por el entonces presidente de la república, J. Rufino Barrios. Aunque es hasta el 15 de septiembre de 1884, que este visionario plan inicio a funcionar (Publinews, 6 de febrero, 2017).

#### 4.5.2 Ferrocarril Occidental

Para este ferrocarril se determinaron las líneas:

- Champerico-Retalhuleu.
- Mazatenango-Retalhuleu.
- Retalhuleu-San Felipe.

Fue construido por una sociedad anónima, según contratos celebrados en 1881, 1890 y 1895 respectivamente.

#### 4.5.3 Ferrocarril Panamericano

Para este ferrocarril se determinaron las líneas:

- Las Cruces (Retalhuleu)-Vado Ancho (Coatepeque).
- Coatepeque-Vado Ancho.

Se desarrolló en dos etapas. Un tramo suscrito entre el Estado de Guatemala y el señor Antonio Macías del Real, quien no pudo ejecutar la vía hasta el municipio de Coatepeque, por lo tanto, cedió sus derechos a la compañía del Ferrocarril Central, empresa que suscribió otro contrato con el Estado, para concluir el tramo hacia Coatepeque-Vado Ancho. Según contratos de fecha abril de 1902 y febrero de 1908 (Lemus, 2007).

#### 4.5.4 Ferrocarril de Ocós

Para este ferrocarril se determinaron las líneas:

- Vado Ancho-Puerto de Ocós (San Marcos).

Para llevar a cabo este proyecto, se otorgó al señor Enrique Neutze, la concesión de dicho ferrocarril, quien posteriormente vendió sus derechos a la empresa del Ferrocarril Central en 1895 (Lemus, 2007).

Asimismo, se crearon otros proyectos ferroviarios como es el Ferrocarril Verapaz, Ferrocarril de Los Altos, Ferrocarril Urbano y Ferrocarril *Decauville*.

#### 4.5.5 Ferrocarril Verapaz

Para este ferrocarril se determinaron las líneas:

- Panzos-La Tinta.
- La Tinta-Tucurú.

Surgió para transportar cargas de la extensa producción cafetalera de la región; la construcción de la segunda línea se vio seriamente afectada por cuestiones geográficas y financieras, por lo que quedó conectada únicamente hasta Pancajché en 1898.

#### 4.5.6 Ferrocarril de Los Altos

Para este ferrocarril se determinaron las líneas:

- Quetzaltenango-San Felipe (Retalhuleu).

Este proyecto fue el único tren eléctrico que tuvo Guatemala, en 1924 se firma un contrato con la empresa alemana *Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft*, para la construcción de la vía que tendría 45 kilómetros. Además, se construyó la hidroeléctrica Santa María de Jesús, para abastecer de energía eléctrica el tendido férreo.

El Ferrocarril de Los Altos impuso una marca mundial para trenes en América Latina, ya que ascendía en su punto más alto a 1723 metros, a una velocidad de 44 kilómetros por hora (Prensa Libre, 13 de septiembre, 2015).

#### 4.5.7 Ferrocarril Urbano

También conocido como “Tranvía”, para este ferrocarril se determinaron las líneas:

- El Calvario-Jocotenango, Hipódromo.
- Plaza Central-El Calvario, Estación del Ferrocarril del Sur, Cementerio General, Hipódromo y Parroquia Vieja.

En 1878 se otorgan las primeras concesiones para la construcción de las primeras líneas; el Ferrocarril Urbano recorría parte de los puntos más importantes de la ciudad capital, caracterizándose por ser de tracción animal.

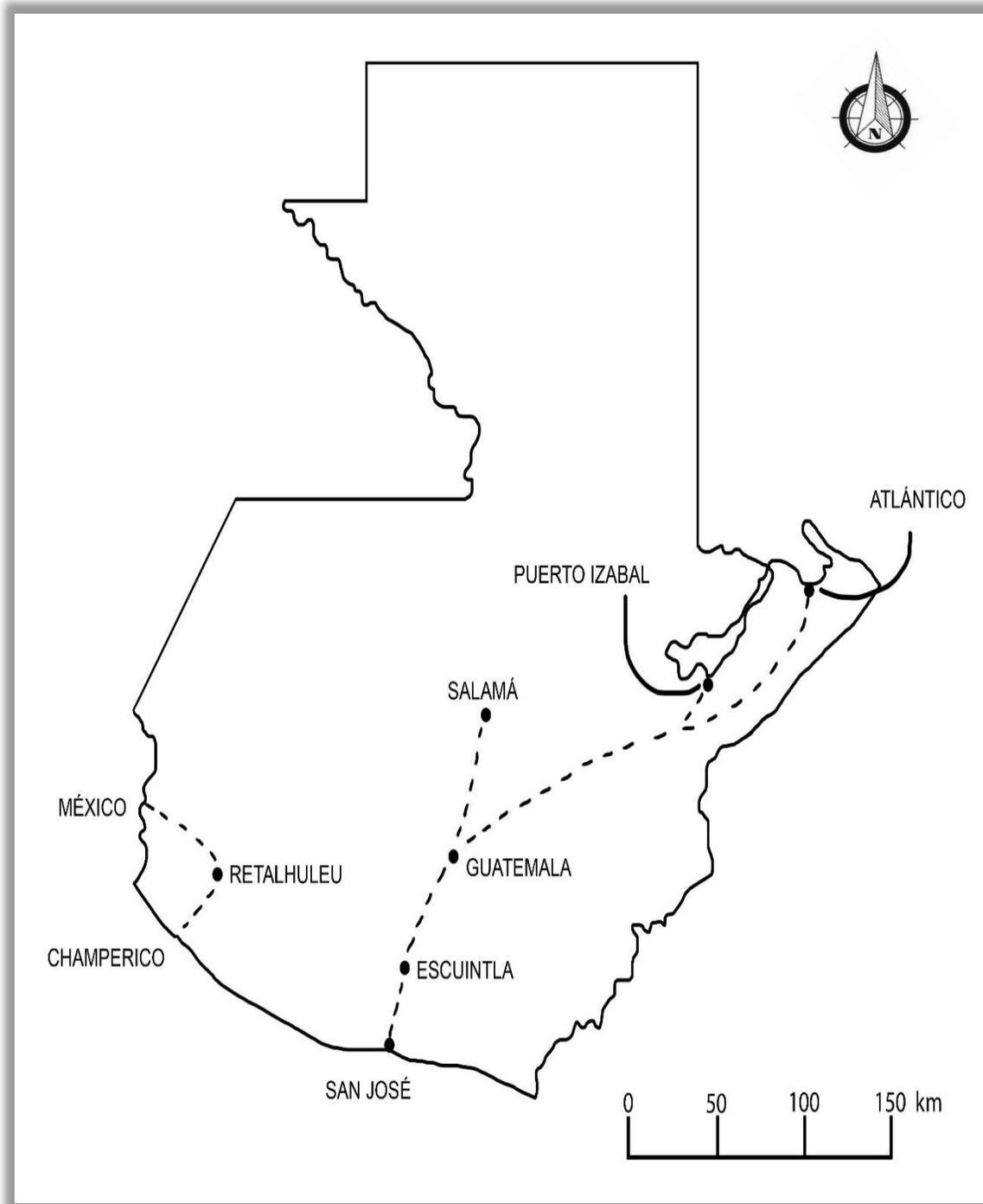
#### 4.5.8 Ferrocarril *Decauville*

Para este ferrocarril se determinaron las líneas:

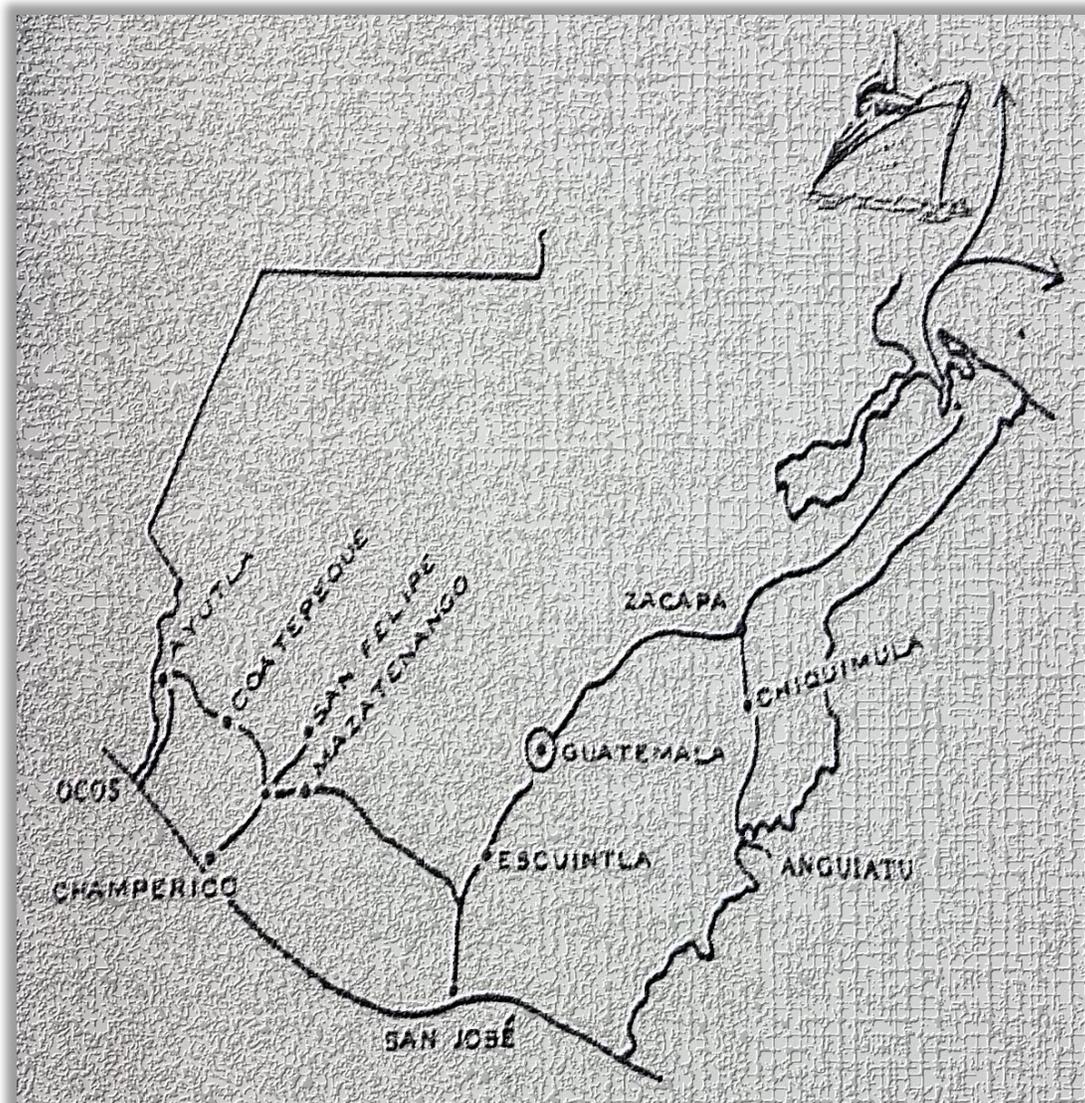
- Puente de la Penitenciaría-Avenida Reforma.
- Avenida Reforma-Guarda Viejo.
- Capital-Villa Guadalupe.
- Paseo La Reforma-Escuela Práctica de Varones, Ciudad Vieja, Campo Marte, *Sport Club*.
- La Reforma-Pamplona, posteriormente, Penitenciaría.

Las líneas se llevaron a cabo a través de varias concesiones que iniciaron en 1895, el nombre de este ferrocarril está ligado a la empresa francesa *Decauville*, fabricante de locomotoras de vía estrecha. A continuación, localizaremos las figs. 16 y 17, donde se muestra el plan férreo de Guatemala para el año de 1873 y las líneas férreas con las que contaba Guatemala hacia 1929.

Las diferentes líneas férreas que se establecieron en el país, amplían el conocimiento sobre el sistema ferroviario que operó en Guatemala, aun así, la ruta principal que tuvo el país y el tema central de investigación es el Ferrocarril del Norte, historia que se localiza posteriormente en el capítulo V.



**Figura 16.** Plan férreo de J. Rufino Barrios 1873 (fuente: Tobar, 2019 basado en Pérez Riera, Historia General de Guatemala Tomo IV, p. 418).



**Figura 17.** Líneas ferroviarias en Guatemala hacia 1929 (fuente: Lemus, 2007).

## CAPITULO V

### EL FERROCARRIL DEL NORTE

Con la finalidad de proyectar nuevas medidas, durante la época liberal fue creado el Ministerio de Fomento, entidad que le dio prioridad a la construcción de vías férreas y a la producción cafetalera. Cabe mencionar que para 1880, Guatemala figuraba entre los primeros lugares de países productores de café a nivel mundial; en este sentido, es importante destacar el impulso que J. Rufino Barrios (1873-1885) le había dado al litoral Atlántico desde 1870, tiempo en el que se estableció el servicio de transporte fluvial entre Panzós y Livingston, a cargo de la firma estadounidense Anderson & Owen<sup>5</sup>.

El sistema ferrocarrilero implementado en el sur de Guatemala fomentó la necesidad de articular la red ferroviaria del Pacífico con el Atlántico, dando paso al ferrocarril interoceánico. J. Rufino Barrios, era consciente de la creciente necesidad de fijar una comunicación eficaz hacía el Atlántico, que garantizara nexos comerciales con Europa y Estados Unidos; el Ferrocarril del Norte es el proyecto más ambicioso del gobierno liberal, con el cual pretendía generar un desarrollo sostenible para el país.

Varios empresarios sucesivos fracasaron en su intento de reunir fondos suficientes para principiar la obra, hecho que enfrentó a los líderes liberales con la necesidad de descubrir otra fuente del capital, que se estimaba en ocho millones de pesos. Los ingresos ordinarios eran insuficientes para los compromisos ya existentes y seguramente no podían cubrir una inversión de capital de esta dimensión (McCreery, 1981, p. 139).

---

<sup>5</sup> En 1881 los socios norteamericanos Anderson & Owen formaron una empresa de transporte fluvial, cuyo servicio enlazó los puertos de Livingston y Panzós semanalmente. En 1893 la Sociedad Agrícola del Norte fundó la Compañía de Agencias y Transportes del Norte, para dar servicio de transporte y carga entre Panzós, Izabal, Livingston y Puerto Barrios (Cabezas, 2000, p. 57).

En 1880 el gobierno encargó a los ingenieros A. Prieto y R. Piatkowski la realización de un estudio sobre el terreno, que puso de manifiesto las enormes dificultades existentes, la vía tendría que atravesar zonas pantanosas sometidas a fuertes lluvias tropicales. Como eran áreas poco pobladas, las tierras no estaban cultivadas y, por lo tanto, no se contaba con cultivos de exportación. El ferrocarril dependería en alto grado de las exportaciones de café, concentradas sólo en una época del año. En vista de lo anterior, el dictamen recomendaba contratar un crédito externo o bien ofrecer atractivas concesiones a una compañía extranjera.

El gobierno, inicialmente otorgó la concesión para construir el ferrocarril a Joaquín Jacas y Jacas, español residente en Cuba, quien no pudo reunir el capital necesario para realizar la empresa. Después firmó el contrato con Larraondo Hermanos y Compañía, pero este segundo intento también fracasó (Guerra, 1995, p. 554).

Se consideraba esta obra de gran importancia, tanto que el día 4 de agosto de 1883, es publicado el “*Decreto Número 297*”, en el que J. Rufino Barrios informa a todos los habitantes del país, sobre el emprendimiento constructivo de una vía férrea que iniciara en el puerto Santo Tomás de Castilla y se uniera con la vía del Pacífico. En tal sentido, del establecimiento de esa vía dependían: la expansión de inmigración impulsada por las empresas de colonización establecidas en décadas atrás, el desarrollo agrario de la región y la transformación del comercio guatemalteco al unir los dos océanos (ver Decreto No. 297, Anexo I: Legal b).

El proyecto estaba formado por un sistema de complejo alcance, el gobierno de Guatemala, desde un principio mostró su postura sobre otorgar la administración de la construcción a particulares, en caso, que el Estado de Guatemala, no fuera capaz de ejecutar dicha obra. Al respecto, en el Decreto No. 297 se expresaba: **“la importancia del objeto, siempre entrañarían un sacrificio valioso en interés y una cuasi dependencia del país, hacía la compañía extranjera que se encargase de llevarla a cabo”** (“El Guatemalteco” periódico oficial No. 454 Tomo 10 como se citó en Albitraje, 1932 p. 143-144).

Posteriormente, en 1904, esta proposición desarrolló innumerables derechos para explotar la línea férrea a las empresas norteamericanas *United Fruit Company* e *International Railways of Central América*, mismos que se ampliarán en la sección de anexos (ver Contrato del Ferrocarril del Norte de 1904, Anexo I: Legal d).

Por consiguiente, en el Decreto No. 297 mediante sus artículos 2, 3 y 8, se ordenó que todo guatemalteco que tuviera un ingreso económico mensual no menor de ocho pesos estaba obligado a obtener acciones en el Ferrocarril al Norte, mediante el pago de cuatro pesos anuales. El pago de las acciones se haría a través de las cajas del ferrocarril, depositando un peso trimestralmente (marzo, junio, septiembre y diciembre), por el término de diez años; se pretendía generar trescientas mil acciones, que equivalían a un capital de doce millones de pesos (ver Decreto No. 297, Anexo I: Legal b).

Dada la necesidad de comercializar rápidamente las acciones del ferrocarril, el gobierno dispuso que las tierras por donde iba a correr la línea férrea y las que estuvieran a una legua de anchura (el equivalente a 4.83 kilómetros), pudieran ser vendidas únicamente a través de billetes del ferrocarril, cabe mencionar que las acciones del ferrocarril estaban divididas en diez billetes, semejante a cada año de suscripción. Con estas medidas se sentaron las bases para recaudar el monto que se estimaba requería la construcción; de forma paralela, con la finalidad de dirigir la obra de forma sólida y organizada, se decretó crear una junta directiva.

El domingo 26 de agosto de 1883, quedó instalada la Junta Directiva del Ferrocarril al Norte. La reunión se verificó en el edificio municipal, con asistencia de los señores Ministros de Estado. Formaron la directiva las siguientes personas: Ángel Peña, presidente, Estanislao Sandoval y José Aguilar, vocales (Díaz, 1935, p. 468).

El presidente de la junta directiva, designó una comisión a cargo del Ingeniero Silvanus Miller, para que estableciera la ruta sobre la que iba a correr la línea férrea, sin embargo, los estudios efectuados determinaron que el puerto Santo Tomás no era idóneo para iniciar la obra, el motivo obedecía a que el fondo del puerto no

permitía acoger barcos de gran calado, por lo que sugería se abriera otro puerto (Guerra, 1995).

### **5.1 Surgimiento de Puerto Barrios**

En virtud del dictamen realizado por Miller, el 14 de diciembre de 1883, el gobierno acuerda lo siguiente:

Que se traslade el puerto en la Bahía de Santo Tomás al punto situado tres millas al oriente del actual, en donde, según los estudios practicados, se encuentran las condiciones para un buen fondeadero y cuya localidad servirá de punto de arranque a la línea férrea del Norte; y

Que se proceda a designar en la propia localidad, un área que mida tres mil yardas frente a la bahía y tres mil de fondo, para la erección de la Ciudad; levantándose el correspondiente plano de esta dividido en manzanas de cien yardas en cuadro y calles tiradas a cordel, de veintiséis yardas de ancho; quedando establecido, que los lotes de tierra dentro del área destinada a la Ciudad, serán vendidos a los particulares, en licitación pública, al precio de cincuenta centavos por yarda cuadrada, pagaderos precisamente en acciones del Ferrocarril al Norte; con la sola excepción de aquellos lotes que se destinen al servicio oficial y usos públicos de la nueva ciudad (Solís, 1952, p. 457).

El nuevo puerto sería la terminal ferroviaria del Atlántico, empero, una obra de semejante envergadura conllevaba una sucesión minuciosa, efectuándose estatutos a lo largo de los gobiernos de J. Rufino Barrios (quien murió en la Batalla de Chalchuapa, buscando la unión centroamericana el 2 de abril de 1885), Manuel Lisandro Barillas (trabajando en el proyecto sin mayor trascendencia) y José María Reyna Barrios (sobrino de J. Rufino Barrios, asumiendo la presidencia el 15 de marzo de 1892).

El 19 de julio de 1895, José María Reyna Barrios promulga el Decreto Gubernamental No. 513, en el que reconoce el esfuerzo de J. Rufino Barrios por desarrollar la vía férrea hacia el Atlántico, por lo que se hace imprescindible la fundación de una ciudad entre el río El Estrecho, el río Escondido y la Bahía de Santo Tomás, con el nombre de Puerto Barrios, en honor al Reformador de Guatemala (Castillo, 1998) (ver Anexo I: Legal c, Decreto No. 513).

Con la fundación de la nueva ciudad se pretendía darle mayor proyección al comercio, por lo que se ordenó que con el apoyo del plano efectuado por Silvanus Miller y aprobado por J. Rufino Barrios en 1884, se levantasen nuevos planos representando los edificios que servirían para las oficinas públicas. Asimismo, que a excepción de los terrenos que el Ministerio de Fomento designara para la construcción de los edificios nacionales, se vendieran los terrenos a través de la Jefatura Política de Izabal y que los fondos de tales ventas se destinaran a las obras de la naciente Puerto Barrios (Castillo, 1998).

Fue hasta el cinco de diciembre de 1895, cuando se levantó el acta de fundación de la ciudad de Puerto Barrios, evento al que asistió el presidente de la República, General José María Reyna Barrios y un grupo de invitados especiales para la ocasión. Se aprovechó la oportunidad para determinar el punto base de los trabajos del poblado, se tomó como punto de partida la esquina noroeste de la Estación del Ferrocarril del Norte, midiéndose veinticinco pies ingleses al este de dicho punto, cincuenta y cuatro pies ingleses al norte, con cuya medida se estableció la esquina sureste al lote número dos, destinado al edificio de la Jefatura Política, distante doscientos dieciséis pies ingleses a la orilla del mar. El acta fue firmada por el General José María Reyna Barrios, el Licenciado Silvanus Miller, Felicito Leiva, J.M. Omerlinck, Víctor Cotton, Ignacio Berdúo, Felipe Pineda, J.R. Prentice, entre otros (Castillo, 1998, p. 21-22).

El engranaje para darle vida a la región nororiental del país estaba en marcha, pues se estaban creando las condiciones, mecanismos e instrumentos legales indispensables con el propósito no solo de facilitar el objetivo perseguido, sino estimular a la población de otros departamentos para que acudieran a aquella todavía inclemente zona tropical, lo que se estaba logrando con éxito en virtud de que muchos obreros concurrían en busca de trabajo en la construcción de la nueva vía férrea (Castillo, 1998).

## **5.2 Construcción de la línea**

La cimentación de esta línea férrea abarca una serie de cuantiosos apuros que duraron más de dos décadas, el gobierno de Guatemala desarrolló la construcción del Ferrocarril del Norte mediante diversas concesiones. El contrato más conocido de esta gran obra es el celebrado en el año 1904, con el señor Percival Farquhar en representación de Minor Keith, sin embargo, existen varios contratos que lo antecedieron, sin los cuales no se puede comprender la construcción total de dicha vía.

A continuación, se muestra el cuadro X, con una panorámica sobre contratos y condiciones celebrados durante la gestión de J. Rufino Barrios y Manuel Lisandro Barrillas, basado en De León (1950) y Guerra (1995).

<b>CONTRATOS DEL FERROCARRIL DEL NORTE DURANTE LOS GOBIERNOS DE J. RUFINO BARRIOS Y MANUEL LISANDRO BARILLAS</b>		
<b>AÑO</b>	<b>CONTRATISTA</b>	<b>CONDICIONES</b>
1884	Tully R. Cornick Jr., en representación de la firma Shea & Cornick and Company	Construcción de 99 kilómetros entre Puerto Barrios y la montaña del Mico. Por cada tramo de 10 millas (16 km.) el gobierno se comprometió a pagar 300,000 pesos.
1884	Lyman y Gordon	Esta firma tomó a cargo el contrato de Shea & Cornick and Company. El gobierno acordó un pago de 50,000 pesos por milla construida, además donó a los contratistas 2,500 caballerías de terreno de Alta y Baja Verapaz, Petén e Izabal. Este contrato se declaró sin efecto un año después.
1884	Martín Roberts	Este contrato fue celebrado el 3 de marzo y se declaró caducado el 4 de mayo de 1885. La condición fue la construcción férrea de la milla 63 hasta la 186.
1885	Martín Roberts	El gobierno celebró este contrato el 26 de agosto. Se concedió la subvención de 10,000 pesos por milla que se construyera de Puerto Barrios a la capital, pagada con bonos denominados "Bonos del Ferrocarril del Norte" con interés del 6% anual. Se le dio a la empresa 4,000 caballerías de terrenos baldíos.
1887	J.F. Anderson	Conclusión de la primera sección del Ferrocarril del Norte (de Puerto Barrios a Tenedores) y, la construcción de un muelle de madera en Puerto Barrios. Dicho contrato fue celebrado el 25 de febrero.
1887	Luis J. Dupré y Henry J. Pyne	Construcción de un muelle de acero en Puerto Barrios y vía férrea que partiera de la frontera de la República de El Salvador y terminara en Puerto Barrios. Este contrato no se llevó a cabo, pues el 12 de noviembre, el gobierno modificaba el contrato celebrado con J.F. Anderson.
1889	León de Salmá	Construcción del Ferrocarril Nacional de Guatemala al Atlántico, con la obligación de que el contratista depositara en un Banco de Paris, 10,000 pesos para garantizar el cumplimiento del contrato. Dicho depósito no se efectuó.
1889	Félix Cotú	El gobierno realiza convenio para construir por cuenta del Estado, el ferrocarril entre Guatemala y Santo Tomás.

**Cuadro X.** Contratos del Ferrocarril del Norte durante los gobiernos de J. Rufino Barrios y Manuel Lisandro Barillas (fuente: Tobar, 2019 basado en De León, 1950 y Guerra, 1995).

Tal y como lo muestra el cuadro X, el contrato celebrado con la firma Lyman y Gordon, aunque quedara sin efecto tiempo después, representaba dos variantes considerables, la primera, el costo elevado por cada milla construida y la segunda, el traspaso de 2500 caballerías a lo largo de la región, dichas variantes en gran medida fueron cedidas en compensación por las características topográficas del terreno sobre las que se iba a construir, dificultando la apertura de la vía férrea.

En ese mismo sentido, el gobierno debía adquirir obreros para ejecutar la construcción de la vía, entre los que destacaban albañiles y carpinteros con salarios más altos que los obreros no calificados; inicialmente este hecho no generó dificultad, no obstante, conforme pasó el tiempo la severidad que conllevaba trabajar en una región inhóspita, acarreó protestas contra el régimen de trabajo, lo que obligó al gobierno a autorizar la contratación de mano de obra estadounidense.

Con la construcción del Ferrocarril del Norte, los empresarios estadounidenses, propiciaron la inmigración de trabajadores negros procedentes de Jamaica, Barbados, Belice, Bahamas y otras posesiones coloniales de las Antillas. Los miembros de esta última ola migratoria fueron conocidos como negros ingleses y se distinguían biológica y culturalmente de los garífunas, aunque estos últimos también trabajaron en el ferrocarril (Rojas F, 2000, p. 23).

Al respecto, el ingeniero estadounidense William Thomas Penney, que trabajó en la construcción del tramo férreo, se refirió a la situación de los trabajadores: “La historia del total de sesenta millas es una historia de enfermedad, miseria y muerte, siendo las principales causas de mortalidad la fiebre, la diarrea y el licor” (Cabezas, 2000, p. 58). En el marco de las observaciones anteriores, queda de manifiesto el ambiente hostil al que se enfrentaban los trabajadores, lo que popularizó el desplazamiento de los cimarrones<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Esclavos rebeldes que desafiaban al régimen esclavista y colonial, se refugiaban en lugares montañosos e inaccesibles (Rojas F, 2000, p. 22).

José María Reyna Barrios, quien, ante tantos fracasos, recurrió de nuevo a la suscripción anual de un empréstito. El 10 de mayo de 1892 la Asamblea Nacional Legislativa autorizó la emisión de bonos por un total de 10,000,000 pesos, con destino a la construcción parcial o total del ferrocarril, se emitieron dos tipos de bonos, voluntarios y obligatorios. De igual manera que en tiempos de J. Rufino Barrios, el nuevo empréstito tampoco tuvo éxito, a pesar de que la Asamblea Nacional transfirió al Ferrocarril del Norte un 20% del fondo destinado a la educación y autorizó la venta de una segunda emisión de bonos. No obstante, la situación financiera del Ferrocarril del Norte no mejoró en mayor grado (Guerra, 1995).

El 22 de julio de 1892, se celebró un contrato con el ingeniero Silvanus Miller, para la construcción del primer tramo del ferrocarril, desde la orilla del mar en Puerto Barrios hasta el punto en donde se completaran veinte millas. El 12 de mayo de 1893, se celebró otro contrato con el mismo ingeniero, para construir el segundo tramo del Ferrocarril del Norte, desde Tenedores hasta Los Amates, en una extensión de cuarenta millas (De León, 1950, p, 52-53).

En marzo de 1893 Miller terminó la construcción del muelle de Puerto Barrios y de los edificios de la terminal del ferrocarril. En enero de 1894 completó el primer tramo entre Puerto Barrios y Tenedores y mediante sucesivos contratos se hizo cargo de la construcción de las siguientes dos secciones hasta la población de Gualán. A principios de 1896 un tren ya corría diariamente entre este punto y Puerto Barrios y en noviembre del mismo año, después de concluirse unos 160 kilómetros de vía férrea, entró a Zacapa la primera locomotora. Zacapa era el primer centro urbano de importancia que tocaba el ferrocarril, 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 del ferrocarril. En febrero de 1897 se contrató a Miller para construir las restantes cuatro secciones, pero ese mismo año murió en Nueva York; la ejecución de los contratos la asumió Francisco Camacho, socio de Miller.

Los precios del café se desplomaron a partir de 1896, lo que afectó la obra, pues el impuesto sobre exportación del grano era la fuente principal de ingresos para el proyecto. La construcción del ferrocarril tuvo que detenerse a la altura de El Rancho, a menos de 100 kilómetros de la ciudad de Guatemala (Guerra, 1995).

### **5.3 *United Fruit Company (UFCO)***

Tras la muerte de Reyna Barrios<sup>7</sup>, asume la presidencia Manuel Estrada Cabrera, su gobierno es crucial en la historia del Ferrocarril del Norte, ya que se logra concluir e inaugurar la anhelada obra, sin embargo, es necesario abordar el escenario de las concesiones en las que se desarrolla la finalización de la construcción, para ello es elemental hablar de los orígenes de la *United Fruit Company*, su emplazamiento en territorio guatemalteco y su profunda relación con el ferrocarril.

El origen de esta empresa se remonta a 1870, cuando el capitán Lorenzo Dow Baker de Wellfleet, Massachusetts, ancló su goleta en Jamaica y vio que los bananos (conocidos como bananas o plátanos en algunos países), eran uno de los productos más populares en los mercados locales. Baker compró 160 racimos del fruto aún verde por un chelín la penca, once días después llegó a Jersey City (Estados Unidos), donde vendió los racimos por dos dólares cada uno. Prontamente se asoció con Andrew Preston, un agente de carga de Boston (el puerto de partida). En 1885, Baker, Preston y nueve hombres más, fundaron la *Boston Fruit Company*, con un capital de 15,000 dólares; rápidamente se abrieron nuevos mercados convirtiéndose en una empresa rentable. No obstante, con la creciente demanda se presentó una escasez de banano, la compañía necesitaba más plátanos y un plan de cosecha más eficiente para surtir el mercado en Estados Unidos (Schlesinger, Kinzer, 1987, p. 77-78).

---

<sup>7</sup> Murió asesinado en la 8ª calle oriente frente a la casa número 8 zona 1 (nomenclatura antigua), el 8 de febrero de 1898, a manos de Edgar August James Zollinger (Aparicio, 2015, p. 7).

La *Boston Fruit Company* se interesó en la empresa de Henry Meiggs, un contratista estadounidense que se dedicaba a la construcción y mantenimiento de líneas férreas. En 1871 el presidente de Costa Rica, encarga a esta empresa la construcción de un ferrocarril que conectara la capital de San José con el Caribe a través del Puerto Limón. Henry Meiggs invita a sus sobrinos a trabajar en el proyecto, entre ellos el neoyorquino Minor Cooper Keith, quien asumió el proyecto tras la muerte de su tío en 1877; paralelamente se había involucrado en el exitoso negocio del cultivo de banano, fruto que transportaba con gran éxito hasta Nueva Orleans, Estados Unidos, garantizando de cierta forma, que el ferrocarril tuviera carga que transportar. Por otra parte, Keith expandió su poder en el ámbito político al contraer matrimonio con Cristina Castro, hija de un expresidente costarricense. Asimismo, el creciente negocio lo llevaría a abrir cultivos en Centroamérica y Colombia.

Sin embargo, las dificultades financieras lo debilitaron y decidió aceptar la sociedad que le ofrecía la *Boston Fruit Company*, principal compañía productora de la región, que buscaba nuevas fuentes de abastecimiento. El 30 de marzo de 1899, la *Boston Fruit Company* y Minor Keith fusionaron sus negocios en la *United Fruit Company*. La nueva empresa tenía haberes considerables, Keith proporcionó 170 km de ferrocarril en Centroamérica, también poseía 86000 hectáreas de tierra distribuidas por el Caribe y América Central, de las cuales 25000 producían banano (Schlesinger, Kinzer, 1987, p. 77-78).

#### **5.4 *United Fruit Company* en Guatemala**

Como se ha citado anteriormente, previo a la sociedad "*United Fruit Company*", Minor Keith venía afianzándose en la región centroamericana con su creciente producción bananera y ferrocarrilera. El establecimiento de la compañía norteamericana en Guatemala, surge por medio de un contrato sobre la conducción de correspondencia entre los puertos de Nueva Orleans, Belice, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Colombia.

Tal convenio fue firmado el 19 de enero de 1901 y aprobado por Acuerdo Gubernativo el mismo mes y año, en la que la compañía quedaba sujeta a las siguientes obligaciones:

- Sus vapores permanecerían en Puerto Barrios el tiempo suficiente para la carga y descarga de mercaderías.
- Dar pasaje libre entre los puertos citados a los miembros de consulados de Guatemala en el extranjero.
- Rebaja del 50% a la carga de la República.
- Todos los vapores de la compañía quedaban libres de todo impuesto municipal y fiscal, establecido o por establecer.

Además, se estipuló que el Gobierno abonaría la cantidad de 30,000 pesos anuales en compensación de los servicios que la compañía tomaba a su cargo, el término del contrato sería de 3 años contados desde el 1 de enero de 1901. Este contrato fue el medio de que se valió la *United Fruit Company* para consolidarse en la costa Atlántica del país, hasta lograr que se reconocieran sus derechos mediante un contrato de arrendamiento de las márgenes del río Motagua, celebrado con fecha 7 de noviembre de 1924 (De León, 1950).

## **5.5 Contrato de 1904**

Después de 1901, la *United Fruit Company* controlaba la mayor parte de estas tierras, además, compraba el banano que se producía en tierras restantes. La consolidación de la UFCO como productora de bananos en Guatemala y en toda Centroamérica, obedeció al control que llegó a tener sobre el mercado consumidor en los Estados Unidos. De igual modo, el parentesco del ferrocarril con la producción de banano es evidente; la experiencia adquirida por Keith en la construcción ferroviaria en Costa Rica, le sirvió para negociar con Manuel Estrada Cabrera la terminación del Ferrocarril del Norte en 1904 (Piedra-Santa, 1981, p. 140-141).

El 12 de enero de 1904, se celebró un contrato con los conocidos empresarios de ferrocarriles, Minor Cooper Keith y William C. Van Horne, para la construcción que aún faltaba por hacer del Ferrocarril del Norte, entre El Rancho de San Agustín Acasaguastlán y la capital de Guatemala, en donde debía unirse con la vía férrea del Ferrocarril Central, que comunicaba la capital con el puerto de San José, en el Océano Pacífico. Los primeros cinco tramos de la vía del Ferrocarril del Norte habían sido construidos con la cooperación y recursos del pueblo de Guatemala, quien aceptó tal obligación como un deber patriótico porque comprendía que ese ferrocarril representaba intereses vitales de la nación, su desarrollo futuro y su expansión comercial (Albitraje, 1932) (fig. 18 y 19).



**Figura 18.** Manuel Estrada Cabrera, firmando el contrato de 1904 en compañía de C. Van Horne, José María Orellana, Luis Ovalle, Guillermo Aguirre y Juan Barrios (fuente: Guerra, 1995).



**Figura 19.** Manuel Estrada Cabrera en compañía de funcionarios después de la firma del contrato del Ferrocarril del Norte de 1904 (fuente: <https://gazeta.gt/14/2019>).

La construcción del tramo se terminó hasta enero de 1908, durante el Gobierno de Manuel Estrada Cabrera, en virtud del contrato suscrito el 12 de enero de 1904 por el Ministerio de Fomento, José Flamenco y Percival Farquhar, éste en representación de Minor Cooper Keith y William Van Horne, a cuya propiedad, o la de su empresa, la *United Fruit Company* (UFCO), se transfirieron el Ferrocarril del Norte y Puerto Barrios, los que administró mediante la *Guatemala Railway Company* (Cabezas, 2000, p. 58).

El contrato citado también es conocido como “Farquhar-Flamenco”, nombre que hace alusión a los representantes de intereses extranjeros y nacionales respectivamente. El convenio de 1904, incluye 22 artículos primordiales y uno transitorio (ver Anexo I: Legal d, Contrato del Ferrocarril del Norte 1904).

## **5.6 *International Railways of Central América (IRCA)***

El 8 de junio de 1904, conforme a las leyes de Nueva Jersey con el nombre de “*Guatemala Railway Company*”, se incorporó en los Estados Unidos una compañía que estaba destinada a ser la propietaria de las principales vías férreas de Centroamérica. El 11 de junio del mismo año adquirió el contrato Percival Farquhar, con todos los derechos y granjerías que el mismo encerraba, entre los cuales para los fines que la compañía se proponía, permitía a los contratistas comprar o arrendar cualquier otro ferrocarril y unirse a otras compañías ferrocarrileras (De León, 1950).

El 9 de abril de 1912 la compañía “*Guatemala Railway Company*”, cambió su nombre por el de “*International Railways of Central América*”. Con el tiempo llegaría a ser la propietaria de las principales vías férreas de Centroamérica y prácticamente de todas las de Guatemala. La IRCA compró la compañía del Ferrocarril Central y el Ferrocarril del Sur, siendo traspasadas las concesiones respectivas que incluían 350 mil acres de tierras agrícolas vírgenes, el equivalente a 1416.39975 kilómetros cuadrados. Una concesión posterior, otorgada en 1923, le permitió construir un ramal de ferrocarril a la frontera de El Salvador (Toriello, 2016).

## **5.7 *Inauguración del Ferrocarril del Norte***

La construcción del tramo comprendido entre El Rancho y la ciudad de Guatemala, se desarrolló entre 1904 y 1908, la ejecución del trabajo fue sumamente difícil por la configuración topográfica, con alturas que van desde los 245-1240 en el departamento de El Progreso, hasta la altura de la capital de Guatemala que oscila en los 1500 metros sobre el nivel del mar; no obstante, el Ferrocarril del Norte entre la ciudad de Puerto Barrios y la ciudad de Guatemala, fue inaugurado el 19 de enero de 1908 (ver Anexo IV, figs. 190-196).

El acto de inauguración fue trascendental, Manuel Estrada Cabrera planeó las actividades desde 1907, tiempo en el que se abrió convocatoria para premiar al mejor poema y pieza musical consagrado a la obra, asimismo, trasladó la exposición nacional de ese año, para el día de la inauguración del Ferrocarril del Norte.

De igual modo se promulgó el Decreto No. 679, sobre la relevancia que tenía la celebración de la obra, ya que en ella se condensaba el patriotismo de los guatemaltecos, por tanto, se ordenó días de fiesta cívica del 19 al 26 de enero de 1908, durante los cuales estaría izado el Pabellón Nacional en los edificios públicos; asimismo, se decretó feriado del 16 de enero al 2 de febrero de 1908 (ver Anexo I: Legal g, Decreto No. 679).

El 19 de enero de 1908, Manuel Estrada Cabrera arribó en la aldea Agua Caliente municipio de San Antonio La Paz, jurisdicción del departamento de El Progreso, en el primer tren que provenía de Puerto Barrios; allí se realizaron los actos protocolarios y se levantó el acta de inauguración, posteriormente, Estrada Cabrera procedió a remachar el último clavo de la vía férrea, que era de oro (Castillo, 1998) (figs. 20, 21, 22 y 23).

Con la terminación del Ferrocarril del Norte, Guatemala llegó a tener la tercera vía interoceánica de América Latina. Las dos primeras fueron la de Panamá y la del Istmo de Tehuantepec (Guerra, 1995, p. 557).



**Figura 20.** Firma del acta de inauguración del Ferrocarril del Norte, en la aldea Agua Caliente, San Antonio La Paz, El Progreso (fuente: Tipografía Nacional, Álbum del Ferrocarril, 1908).



**Figura 21.** Manuel Estrada Cabrera en la inauguración del monumento conmemorativo del Ferrocarril del Norte, en las cercanías de la aldea El Fiscal (fuente: Tipografía Nacional, Álbum del Ferrocarril, 1908).



**Figura 22.** Monumento conmemorativo por la unión del Ferrocarril del Norte con la línea del Ferrocarril Central (fuente: Larios, 2007).



**Figura 23.** Estación y aduana de Puerto Barrios, 1896 (fuente: La Ilustración Guatemalteca, 1896).

## **5.8 Trayecto del Ferrocarril del Norte**

El Ferrocarril del Norte funcionó de forma regular de 1908 a 1996; a partir de esta fecha se vio afectado con el cierre parcial de gran parte de estaciones ferroviarias de Guatemala. El Ferrocarril del Norte contaba con un total de 65 estaciones de las cuales una era la estación central, 41 eran estaciones de bandera y 23 eran estaciones de agencia. Dentro de este marco debe señalarse la definición de cada tipo de estación.

### **5.8.1 Estación central**

Es la que sirve como base para realizar todas las actividades ferroviarias de una determinada zona. En ella se encuentran instalaciones de todos los servicios que tiene que ver con el ferrocarril, oficinas administrativas, cuartos de máquinas, talleres de reparación, estacionamientos para locomotoras, andenes de pasajeros, ventas de boletos, bodegas y muelles de carga, hospedaje para el personal e incluso vivienda para los mismos (Godínez, 2008, p. 24).

### **5.8.2 Estación de bandera**

“Es la que tiene por función el abordaje de pasajeros, carga y descarga de encomiendas pequeñas, constituida por una plataforma de abordaje con un edificio” (Godínez, 2008, p. 24).

### **5.8.3 Estación de agencia**

Es aquella donde se encuentra el equipo necesario para realizar transferencia de vagones, cambio de rutas, mantenimiento de las maquinas abordaje de pasajeros, carga y descarga de encomiendas. En esta pueden existir dos o más edificios, pero siempre son de dimensiones pequeñas (Godínez, 2008, p. 24).

La ruta del Ferrocarril del Norte tuvo una extensión de 197.4 millas, siendo la ciudad de Puerto Barrios la milla 0.0 y la estación central la milla 197.4 en la ciudad de Guatemala, haciendo un total de 315.84 kilómetros. La construcción de la línea férrea del Norte supuso el ingreso de la *United Fruit Company* al país, a través de la producción y exportación bananera.

## **5.9 Proceso del trayecto de un ferrocarril de carga**

El ferrocarril de carga se caracterizó por la composición de una o dos locomotoras y una fila de vagones con altas cargas de mercancías.

El banano era el producto principal que se trasladaba en esta línea, la infraestructura ferroviaria fue diseñada para atender esta demanda, ya que este fruto incluso era trasladado desde el Puerto de San José (Océano Pacífico) hasta Puerto Barrios (Océano Atlántico). La carga de los vagones con banano (o plátano como se le conoce en algunos países), era a pulmón, es decir, utilizando la fuerza humana como instrumento de trabajo; a lo largo del recorrido existían varias “regaderas” (puntos en los cuales se regaba el fruto para mantener la temperatura adecuada para evitar la maduración de este, dichas regaderas se localizaban en El Progreso, Zacapa e Izabal, hasta llegar al punto donde culminaba el trayecto, la ciudad de Puerto Barrios.

El banano al arribar al muelle se procedía a embarcarlo, esta tarea dependía en gran manera de los servicios prestados de la *United Fruit Company*. El muelle medía aproximadamente 2,400 pies (732 metros) de largo por 132 (40.3 metros) de ancho, las caras de atraque que se localizaban en el extremo donde se ubicaban las bodegas medían alrededor de 1,000 pies (305 metros). El área más grande era utilizada exclusivamente para el embarque de banano, en donde quedaban unos 1,000 pies para el servicio general. Del volumen de las importaciones y exportaciones marítimas en 1951, el 65% se movilizó por Puerto Barrios, el volumen principal de las exportaciones estaba constituido en un 70% por el banano, seguido por el café en un 20% y los minerales en un 6% (Naciones Unidas, 1953).

Estos datos otorgan una aproximación del emporio de la ciudad de Puerto Barrios y del poder que la *United Fruit Company* poseía sobre la línea férrea del Norte. El proceso de traslado de banano culminaba con el embarque del banano en los servicios marítimos que llegaban al puerto, siendo en gran medida los de la Gran Flota Blanca (*The Great White Fleet*), la flota de la *United Fruit Company*.

### **5.10 Ferrocarriles de pasajeros**

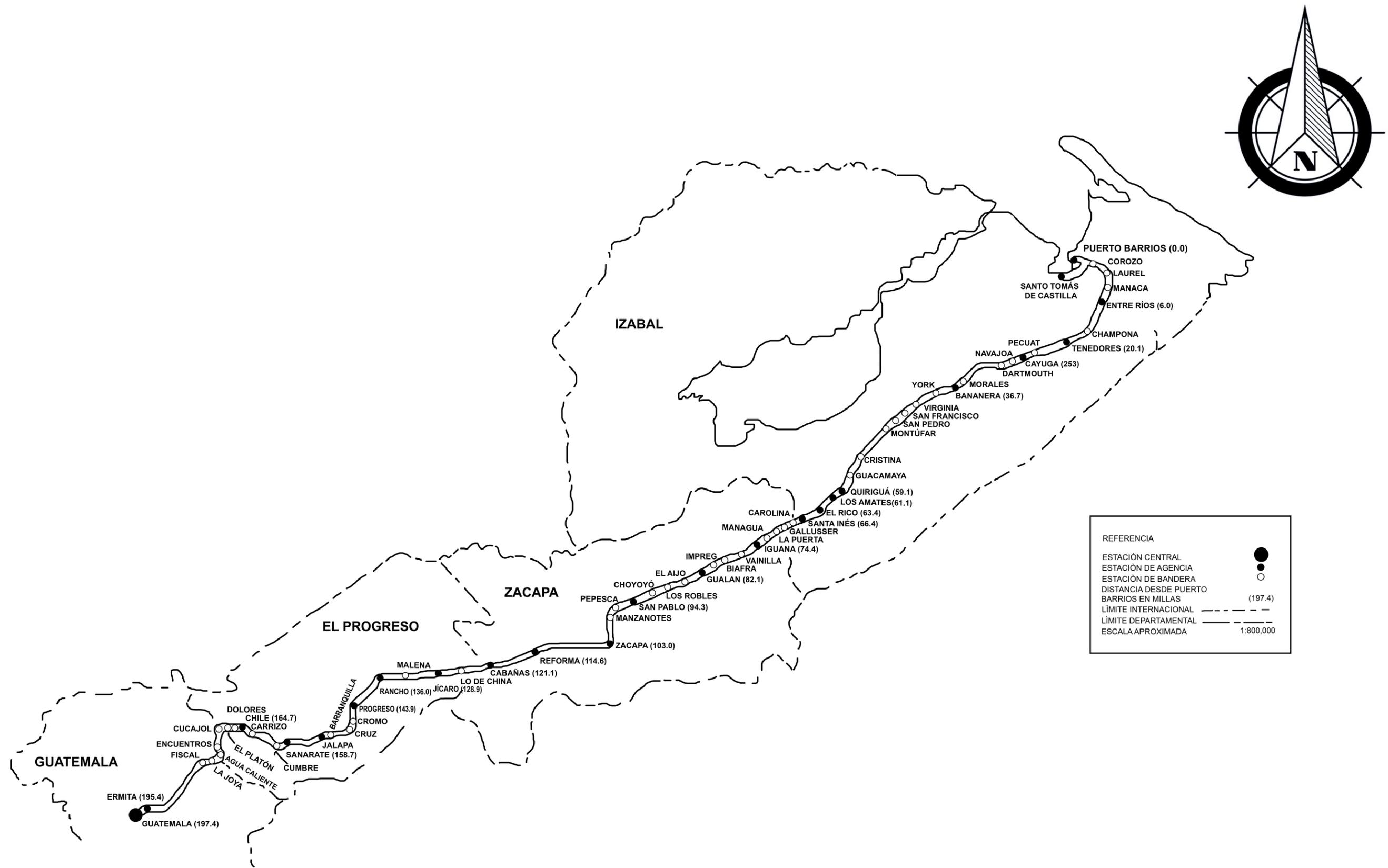
Este tipo de ferrocarriles que realizaban el recorrido ciudad de Guatemala-ciudad de Puerto Barrios y viceversa, se caracterizaban por llevar en sus vagones exclusivamente pasajeros, parando en cada estación (de bandera y de agencia).

### **5.11 Ferrocarriles mixtos**

Los ferrocarriles mixtos eran una mezcla de ferrocarril de carga y ferrocarril de pasajeros, es decir, llevaban en algunos vagones mercancía para la exportación y en otros transportaban pasajeros.

A continuación, la figura 24 muestra una perspectiva visual amplia de la ruta del Ferrocarril del Norte y de la localización de las estaciones a lo largo de la línea.

En el capítulo siguiente, titulado “Contexto Arqueológico Industrial”, se podrá visualizar la descripción y las fotografías de la evidencia arqueológica que se pudo documentar.



**Figura 24.** Ruta del Ferrocarril del Norte (ciudad de Guatemala-ciudad de Puerto Barrios) y localización de estaciones (fuente: Tobar, 2019 basado en Instituto Geográfico Nacional, Mapa de transportes 1973).

## CAPITULO VI

### CONTEXTO ARQUEOLÓGICO INDUSTRIAL

El actual Patrimonio Cultural tangible de la ciudad de Puerto Barrios forma parte de un conjunto arqueológico industrial histórico, en donde destacan elementos ferroviarios, arquitectónicos, espacios públicos con valor histórico cultural y monumentos legendarios que están directa o indirectamente ligados al Ferrocarril del Norte. Para documentar esta serie de componentes, se hizo necesaria la investigación a través del registro arqueológico, tal y como se mencionó en el ámbito metodológico al principio de esta investigación.

En este capítulo se presentará la evidencia localizada segmentada en tres partes, los segmentos están basados en los ejes sobre Patrimonio Industrial definidos en el marco teórico de esta investigación, siendo, conjunto industrial, elementos industriales y, paisajes industriales.

La estación del Ferrocarril del Norte fue un punto de constante interacción comercial, lo cual generó la base para la estructura urbana y el crecimiento demográfico que experimentó la ciudad de Puerto Barrios, paralelamente con el ferrocarril. Originalmente los edificios destinados a la actividad ferroviaria comprendían (muelle, aduana, estación, patios, bodegas, talleres); complementando estas edificaciones, se establecieron otras más como el Edificio Tívoli, Oficina Portuaria (*Port Office*), Comisariato de la UFCO, Edificio de Correos, Telégrafos, Policía Nacional, Cárcel y Municipalidad. Todo este complejo se localizaba en lo que actualmente es la Terminal Portuaria de Puerto Barrios (entre 1ra. y 5ta. Avenida, entre 7ma. y 9na. Calle). En este mismo entorno, fueron construidos otros inmuebles, como el que albergó la Gobernación departamental y el emblemático Hotel del Norte.

De tal modo, al activarse el funcionamiento del ferrocarril, el complejo arquitectónico creado a raíz de éste, percibió un notable crecimiento que con el tiempo se convertiría en un paisaje industrial.

Ejemplificando; el muelle, la obra destinada para el embarque y desembarque de personas y/o mercancías; el edificio de la aduana, en donde se registraba y cobraba todo tipo de mercancía que se iba a importar o exportar; la estación ferroviaria, un edificio con diferentes vías, andenes, espacios para la venta de boletos y sala de espera; bodegas para almacenamiento de mercancías y talleres para la reparación de maquinaria.

Asimismo, el Edificio Tívoli que estaba ubicado sobre la 7ma. Calle, era una especie de centro comercial, en el primer nivel existían variedad de negocios, bares, venta de artesanías y la reconocida tienda “La Miscelánea”, especializada en tejidos típicos y productos misceláneos, el segundo nivel de este edificio era un hotel, a la par se localizaba la cancha Tivoli, en donde se disputaban partidos de baloncesto. El nombre de este edificio puede estar ligado con la histórica ciudad italiana “Tivoli”, ya que algunos de los comerciantes del edificio eran de origen italiano.

El “*Port Office*” donde funcionaban las oficinas de la *United Fruit Company* y la sede de la Tropical radio, una emisora muy importante de la época. El Comisariato de la UFCO, la tienda en donde se podían obtener productos a un precio más accesible que en mercado local, el Edificio de Correos y Telégrafos ubicado a la par del Comisariato, donde se desarrollaban diversas actividades, algunas relacionadas con la seguridad del poblado (policía nacional y cárcel), otras relacionadas con el ámbito educativo (oficinas de educación) y algunas otras relacionadas con las autoridades (municipalidad). No obstante, la estación de ferrocarril y todos los elementos que fueron creados dentro del complejo, desaparecieron y los pocos que quedaron sufrieron graves modificaciones.

Actualmente, el patrimonio ferroviario de esta ciudad se encuentra desintegrado, sin embargo, algunos componentes siguen en pie como los antiguos talleres de reparación. Estos vestigios son conocidos popularmente en la región como “los talleres de FEGUA”, están localizados en la 6ta. Avenida, entre 10ma. y 11.º Calle y se puede decir fehacientemente que es el punto en donde se condensa mayormente la evidencia de ese pasado ferrocarrilero de la ciudad.

El origen de estos talleres está ligado a la demanda que conllevaba una estación de primera categoría como lo era la de Puerto Barrios; con el transcurrir de los años los espacios destinados para albergar y reparar la maquinaria se vio saturada, por lo que se creó otro espacio para estas actividades; aunque no se sabe la fecha exacta en la que fueron construidos estos talleres, existen elementos arquitectónicos, fotografías y remanentes industriales que pueden ser indicadores para un posible fechamiento.

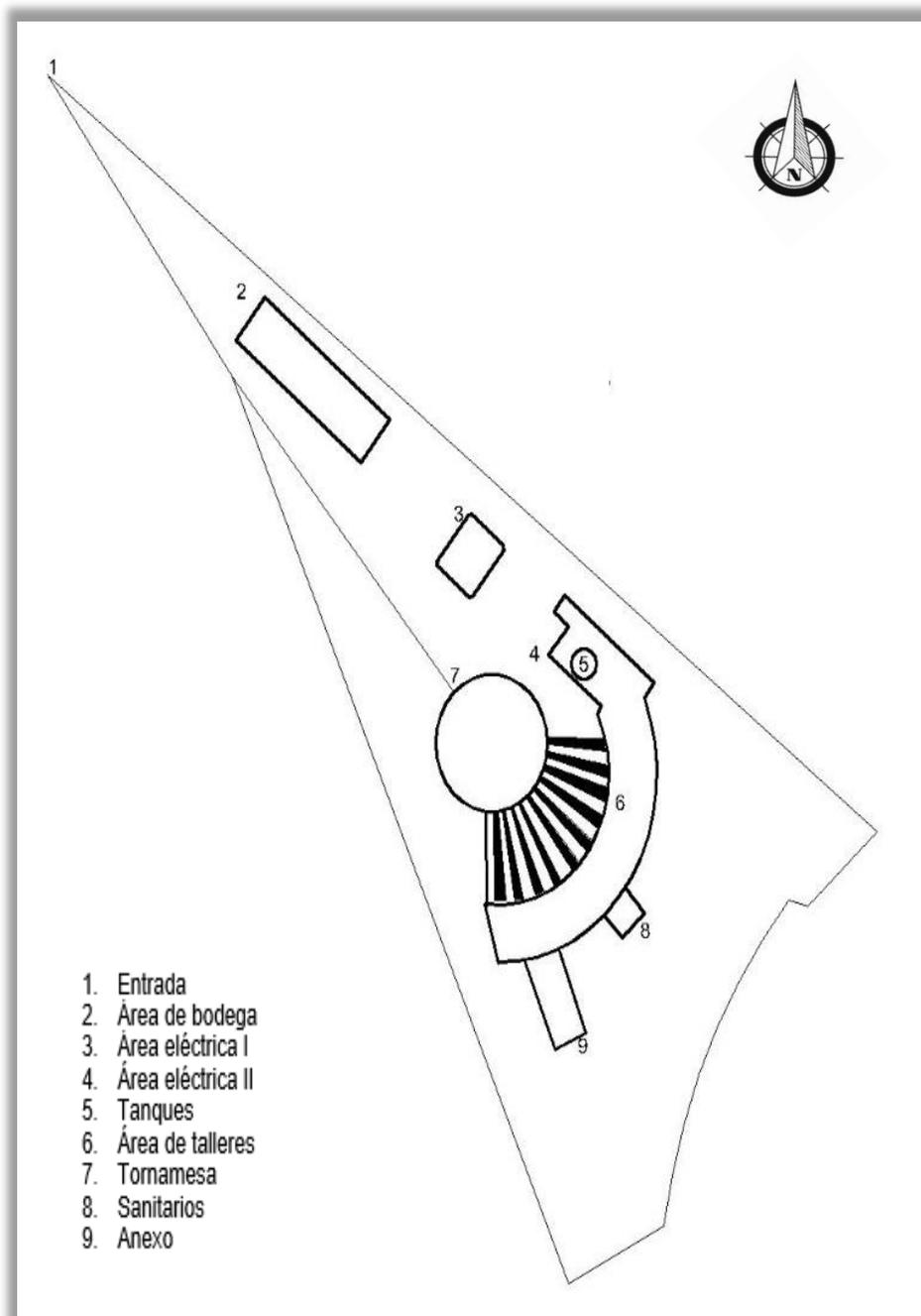
Para una mejor comprensión se describe la evidencia arqueológica en los siguientes apartados, bajo los conceptos de conjunto industrial, elementos industriales y, paisaje industrial.

## 6.1 Conjunto industrial

Bajo la temática de un conjunto industrial, los antiguos talleres de ferrocarril integran la prueba material de la actividad ferroviaria que caracterizó a Puerto Barrios, por consiguiente, los talleres serán el punto de partida de la evidencia localizada; tales manifestaciones patrimoniales serán objeto de estudio a través de un análisis descriptivo, con el cual se pretende exponer la importancia histórica, arquitectónica, artística y tecnológica de estos bienes patrimoniales, según sea el caso (figs. 25 y 26).



**Figura 25.** Vista exterior de los talleres (fotografía: Tobar, 2019).



**Figura 26.** Croquis libre sin escala de los talleres de FEGUA, mostrando la configuración de los bienes inmuebles (fuente: Tobar, 2019 basado en Juárez y Vásquez, 2005).

### 6.1.1 Bienes inmuebles

#### 6.1.1.1 Área de bodega

Este edificio es el más reciente que se encuentra dentro del conjunto industrial de los talleres, su construcción data de 1986 por la empresa COBIGUA (Compañía Bananera Guatemalteca Independiente, S.A.), misma que se comprometió en construir dicha bodega a cambio del arrendamiento de los patios de los talleres. El edificio recibía y pesaba todo tipo de encomienda que iba transportar el ferrocarril. El techo está conformado por vigas soldadas con cobertura de lámina galvanizada ondulada y una cumbrera interna transparente, creando un techo a dos aguas, idóneo para el clima lluvioso que impera en la región. Los muros están contruidos a base de *block* con un revestimiento de repello, que hace juego con cinco portones de metal, dos en dirección de la 10ma. Calle, uno hacía la 6ta. Avenida y los otros dos al interior de los talleres. Posee una ventana con vidrio decorativo y dos planchas de concreto delimitadas por corrales de madera. Posteriormente, a esta bodega se le agregó una construcción que sirvió como oficina administrativa, esta adhesión consta de dos pequeñas salas, con cubierta de concreto armado, piso de cemento líquido y muros de *block* (figs. 27-30) (ver anexo II, ficha 1).



**Figura 27.** Fachada oeste, área de bodega (fotografía: Tobar, 2019).



**Figura 28.** Interior área de bodega (fotografía: Tobar, 2019).



**Figura 29.** Vista de la cubierta, área de bodega (fotografía: Tobar, 2019).



**Figura 30.** Interior oficina administrativa (fotografía: Tobar, 2019).

### 6.1.1.2 Área eléctrica I

El área eléctrica de los talleres comprende dos edificios, en los cuales se generaba y distribuía la energía necesaria para el funcionamiento no solo del muelle de la estación, sino también de toda la ciudad de Puerto Barrios. El primer edificio ha sido objeto de varias modificaciones, originalmente el ingreso lo tenía en dirección sur, (interior de los talleres), con el tiempo una de las ventanas fue reemplazada por otra puerta en dirección este.

La construcción presenta cubierta de concreto armado, muros de *block* con revestimiento de repello sobre el cual aplicaron pintura amarilla, posee ocho ventanas con marco de madera; la puerta de acceso posee una herrería combinada con diseños geométricos; piso de cemento líquido intercalado con piezas negras y rojas, en la actualidad el piso es visible únicamente en los laterales del edificio, ya que la constante humedad a la que ha sido expuesto, lo ha corroído en la mayor parte.

Resulta oportuno resaltar los componentes estilísticos que posee este edificio, planta rectangular con esquinas redondeadas, elementos decorativos exteriores a través de molduras tipo filete en la parte superior. Como elemento complementario se puede mencionar las iniciales de metal colocadas en las cuatro fachadas de inmueble, mismas que fueron fabricadas a base de acero y que se exponen como “F.I. DE C.A.”, lo que equivale a Ferrocarriles Internacionales de Centro América.

Las manifestaciones singulares que muestra este bien inmueble, son propias del estilo arquitectónico *Art déco*, el cual se caracteriza por la utilización de diseños geométricos con esquinas redondeadas y líneas horizontales, predominando la estética y no la funcionalidad. Este estilo surge y toma auge entre 1920 y 1939, incluso se extiende hasta 1950.

Aunque no existen registros que daten este edificio, con base en las expresiones arquitectónicas impregnadas en el mismo, se puede deducir que fue construido en la década de 1930 (figs. 31-36) (ver anexo II, ficha 2).



**Figura 31.** Fachada sur, área eléctrica I (fotografía: Tobar, 2019).



**Figuras 32 y 33.** Izquierda, letras de acero en la fachada del edificio. Derecha, puerta de herrería con diseños geométricos (fotografías: Tobar, 2019).



**Figura 34.** Ventanas fachada sur del edificio (fotografía: Tobar, 2019).



**Figuras 35 y 36.** Izquierda, piso de cemento líquido del edificio. Derecha, interior edificio (fotografías: Tobar, 2019).

### 6.1.1.3 Área eléctrica II

El segundo inmueble que forma parte del sector eléctrico se localiza en dirección sur del primer edificio, tiene una cubierta de concreto armado con un acabado tipo estriado, los muros están hechos a base de bahareque encementado, técnica en la cual se aplicó un armazón de madera, ladrillo *tayuyo* quemado (para agregarle dureza) y barro, para la solidez del muro, con un revestimiento de cemento, arena y cal.

En el interior del edificio se localizan varias columnas de concreto armado que sirven para sostener el peso de la cubierta y de los tanques de agua, ya que se encuentran edificados sobre esta construcción; hay que recalcar que además de las columnas, existen tubos galvanizados colocados en posición vertical que tienen conexión directa con los tanques de agua, mediante los cuales se transportaba el agua para abastecer las máquinas que se encuentran en el interior del inmueble y que generaban energía.

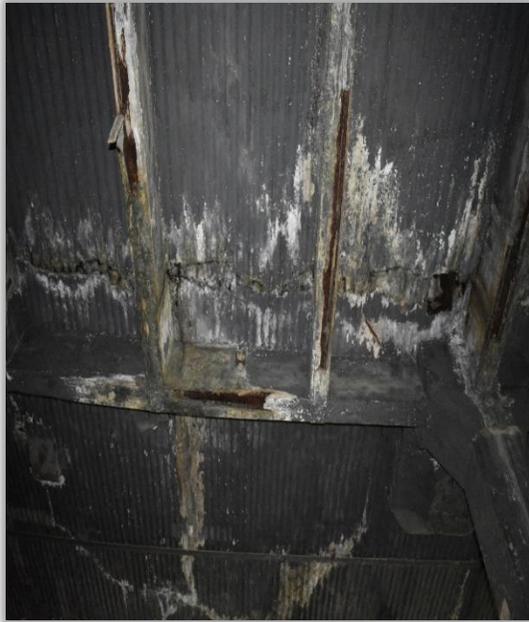
Esta construcción posee cinco ventanas, una alargada en dirección a la 10ma. Calle hechas de madera y malla y las otras cuatro en dirección a la casa redonda, las cuales poseen un marco de madera; originalmente tenía cinco puertas de acceso de las cuales solamente quedan dos, una que identifica el área con un letrero como “Sector Eléctrico” y la otra de color blanco, hechas de madera, de las otras únicamente queda el vano que muestra el contorno original. El inmueble muestra características arquitectónicas propias del *Ballon Frame* y *Art déco* (figs. 37-42) (ver anexo II, ficha 3).



**Figura 37.** Fachada sur, área eléctrica II (fotografía: Tobar, 2019).



**Figura 38.** Ala norte del edificio (fotografía: Tobar, 2019).



**Figuras 39 y 40.** Izquierda, vista de la cubierta. Derecha, interior del edificio (fotografías: Tobar, 2019).



**Figuras 41 y 42.** Izquierda, muro de bahareque encementado. Derecha, detalle de los materiales constructivos del muro (fotografías: Tobar, 2019).

#### 6.1.1.4 Los tanques

Esta obra es popularmente conocida como “los tanques gemelos”, por tratarse de dos tanques dentro de un mismo cuerpo constructivo, dicha edificación servía para almacenar agua y abastecer la maquinaria dentro de los talleres, además, durante mucho tiempo los tanques gemelos suministraban el agua en algunos sectores de la ciudad de Puerto Barrios.

Los tanques de agua que comúnmente se localizan en las antiguas estaciones ferroviarias de Guatemala, fueron hechos a base de acero, como es el caso de Tecún Umán, Coatepeque, Mazatenango y Escuintla, sin embargo, los tanques de Puerto Barrios fueron elaborados a base de concreto reforzado.

Posee columnas de concreto armado como base, dos cuerpos circulares con molduras estriadas y una escalera de metal, contando con una altura de 15 metros; por estar edificados sobre la superficie de la tierra, se catalogan como tanques superficiales (fig. 43) (ver anexo II, ficha 43).



**Figura 43.** Tanques gemelos (fotografía: Tobar, 2019).

#### 6.1.1.5 Área de talleres

##### 6.1.1.5.1 Casa redonda

En terminología ferroviaria, el lugar donde se le daba mantenimiento a las locomotoras se denomina “Casa Redonda” o “*Round House*”, conviene mencionar la razón por la que se le conoce a este tipo de edificios con ese nombre. Las estaciones ferroviarias originalmente fueron compuestas por diversos elementos arquitectónicos, por ejemplo, en el caso de Puerto Barrios, el área de bodega y el área eléctrica se componen de edificaciones rectangulares; el edificio construido para la reparación de las locomotoras condicionaba un espacio amplio y semicircular a juego con una tornamesa, destacando en el complejo de los edificios cuadrados, de ahí se origina el término “Casa Redonda” o “*Round House*”.

La casa redonda es un inmueble de forma semicircular, posee una cubierta de concreto armado con un acabado tipo estriado y una montera de ventilación, para evitar la condensación de la polución producida por las locomotoras. Tiene capacidad para albergar diez máquinas a través de rieles y fosos dispersos en forma semicircular; en los laterales de cada vía existen tres columnas de concreto armado. La sección trasera de este edificio tiene pequeños muros de *block* con revestimiento enfoscado; adicionalmente se construyó un muro en dirección oeste que delimita el edificio, está hecho a base de ladrillo hueco a juego con ventanas de madera.

Es conveniente señalar que la construcción del área eléctrica II, a pesar de tener variaciones edificativas en relación a la casa redonda, forma parte del mismo complejo arquitectónico y de la misma fase constructiva; ambos edificios presentan características propias del estilo *Art déco*, debe señalarse que existen fuentes fotográficas en las que se aprecia que para el año 1930 este complejo ya estaba en pie, por consiguiente, se puede deducir que fue construido en la década de 1920, en el cual toma relevancia el *Art déco* como se ha citado anteriormente.

El edificio simultáneamente tenía anexada dos edificaciones, la primera consistía en una pequeña sala con cubierta de lámina y muros de *block*, que funcionó como servicio sanitario para los trabajadores.

La segunda edificación anexa se localizaba en la sección trasera del inmueble, en dirección este. El edificio tenía un artesanado de madera, con cubierta de lámina a dos aguas, vigas de hierro soldado, muros de lámina con soportes de madera y ventanas del mismo material. Es importante mencionar que ambos anexos constructivos ya no existen en la actualidad, el constante deterioro al que eran expuestos culminó con el colapso de estos en el año 2016 (figs. 44-46) (ver anexo II, ficha 5).



**Figura 44.** Fachada norte de la casa redonda (fotografía: Tobar, 2019).



**Figura 45.** Fachada sur de la casa redonda (fotografía: Tobar, 2019).



**Figura 46.** Vista interna de la casa redonda (fotografía: Tobar, 2019).

#### 6.1.1.5.2 Tornamesa

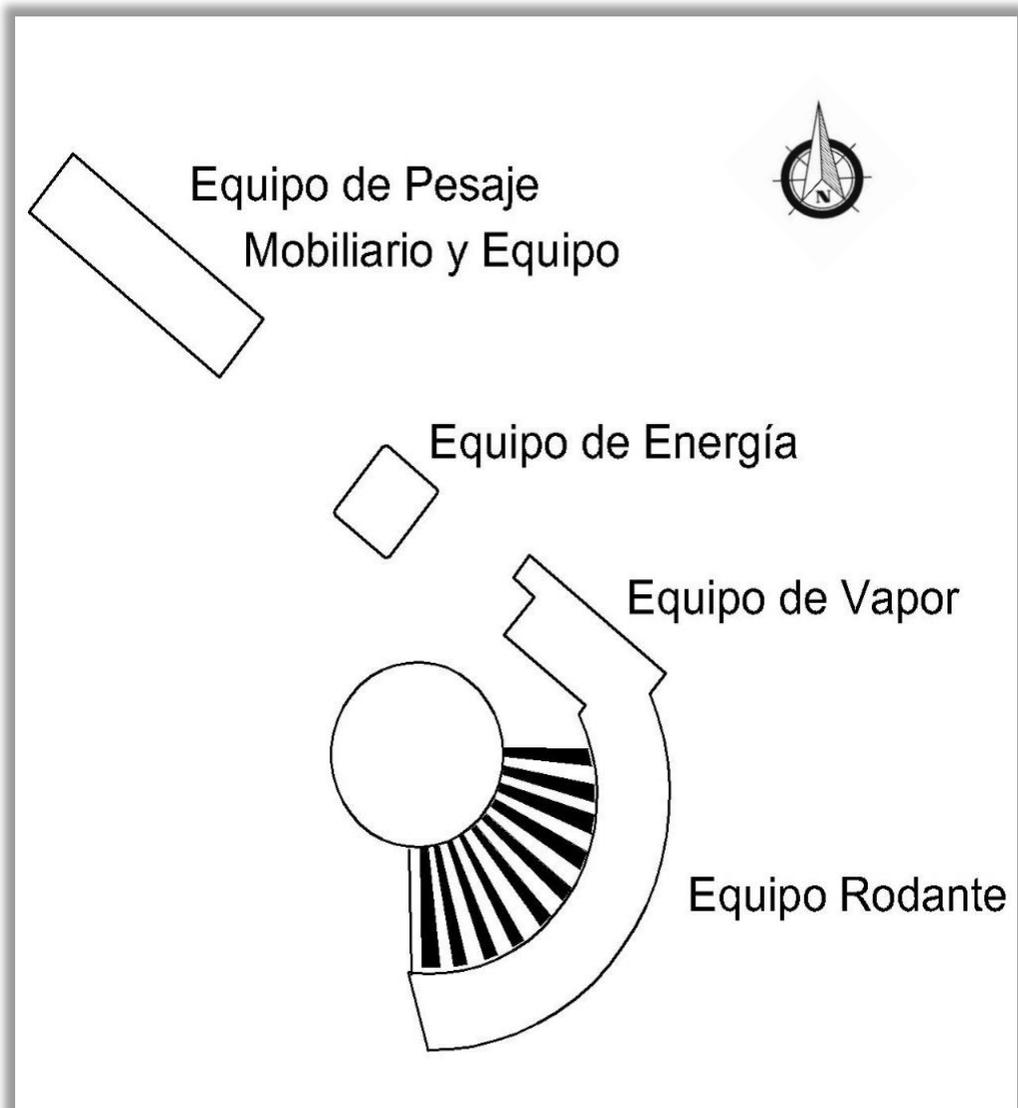
La tornamesa es un elemento de la casa redonda sobre la cual se colocaban las locomotoras para cambiar de vía y ser reparadas. En Guatemala comúnmente son reconocidas dos tipos de tornamesas, a pulmón y eléctricas, en el caso de Puerto Barrios, se habla de una tornamesa eléctrica; está asentada sobre una base circular hecha de concreto armado, sobre el que se encuentra el eje de rotación que consta de un soporte de acero, durmientes, rieles, y la cabina de control (fig. 47) (ver anexo II, ficha 5).



**Figura 47.** Tornamesa (fotografía: Tobar, 2019).

De igual manera, se realizó la clasificación de los remanentes ubicados en los talleres (bienes muebles), a continuación, se muestra la figura 48, con un croquis que ejemplifica la distribución de los bienes dentro de los talleres de FEGUA.

6.1.2 Bienes muebles



**Figura 48.** Croquis libre sin escala distribución de los bienes muebles (fuente: Tobar, 2019 basado en Juárez y Vásquez, 2005).

### 6.1.2.1 Equipo de pesaje

La bodega de los talleres alberga en su interior una báscula para pesaje industrial de piso, sin resortes con escala dial, capacidad máxima de 500 libras, marca Toledo, modelo 31-1543 FD, serie 58459. “*Toledo Scale Company*”, es una empresa norteamericana que se especializa en la manufactura de instrumentos de pesaje. La marca “Toledo” hace alusión a la ciudad de Toledo, Ohio, Estados Unidos, lugar donde vivió Allen Devilbiss, Jr, el inventor de dichas pesas (figs. 49 y 50) (ver anexo II, ficha 18).



**Figuras 49 y 50.** Izquierda, báscula de pesaje Toledo. Derecha, escala dial de la báscula (fotografías: Tobar, 2019).

### 6.1.2.2 Mobiliario y equipo

Dentro de este apartado se incluyen aquellos muebles que fueron utilizados para actividades administrativas, del mismo modo, los instrumentos utilizados por los trabajadores para diversas actividades, tales como descansar, guardar objetos personales, dormir, comer y asearse. A continuación, se describe la evidencia y la cantidad localizada dentro de los talleres.

En el área que es ocupada como garita de seguridad por el personal que está a cargo del resguardo de los talleres, (área de bodega, agregado oficina administrativa), se localizaron dos escritorios, tres sillas, una banca y dos camas. En la casa redonda se localizaron cinco armarios y una mesa; en el interior de los armarios, se pudieron encontrar anotaciones, así como artículos de periódico que datan de 1982 y nos adentran en la lírica característica de la década de 1980.

En este ámbito también se han incluido los objetos que componían el servicio sanitario de los trabajadores; se registraron cuatro excusados conectados por una fosa común con un diseño y funcionamiento muy parecido al de una letrina (figs. 51-59) (ver anexo II, fichas 19 y 20).



**Figuras 51 y 52.** Escritorios localizados en la garita de seguridad (fotografías: Tobar, 2015).



**Figuras 53 y 54.** Izquierda, banca localizada en la garita de seguridad. Derecha, cama localizada en la garita de seguridad (fotografías: Tobar, 2015).



**Figuras 55 y 56.** Armarios de los extrabajadores (fotografías: Tobar, 2015).



**Figuras 57 y 58.** Izquierda, mesa de trabajo. Derecha, afiche de 1982 en el interior de un armario (fotografías: Tobar, 2019).



**Figuras 59.** Servicios sanitarios de los trabajadores (fotografía: Tobar, 2015).

### 6.1.2.3 Equipo de energía

En el interior del edificio designado como área eléctrica I, se localizaron cuatro motores de locomotora diésel enlazados con dinamos, dos de los motores son de 4 cilindros, uno de 6 y otro de 7; están conectados a unos tanques de combustible y compresores (aire comprimido), a través de una tubería de acero.

Los remanentes fueron designados como 1, 2, 3 y 4, el número fue otorgado con relación al orden en el que están distribuidas en el inmueble. El primer remanente se encontró expuesto frente al edificio del área eléctrica I, se trata de un motor de marca *Ingersoll Rand* de 6 cilindros, Tipo UG8, Serie 416366, dicha marca es de origen estadounidense, misma que durante la década de 1920, se encargó de proveer motores diésel para locomotoras de marca *General Electric*.

El remanente 2 se localizó frente a la herrería de ingreso del edificio, es un motor de 7 cilindros, sin embargo, debido al deterioro que ha sufrido no es visible la marca de manufactura; cuenta con un compresor en el que aún se puede observar un manómetro que servía para medir la presión de los fluidos. El tercer remanente se trata de un motor de 4 cilindros, de manufactura norteamericana, *General Electric*, con capacidad de alcanzar 602 revoluciones por minuto y generar 240 voltios; el compresor de este motor es un NAT'L BD modelo 36517, la placa de identificación lo data para 1941. El cuarto remanente es un motor de 4 cilindros, marca *General Electric*, similar al anterior con la diferencia que ya no posee el compresor.

Estas máquinas eran capaces de generar energía eléctrica, los motores como se ha citado anteriormente podían alcanzar hasta 600 revoluciones por minuto, actividad que se lograba con aire comprimido y alternadores que culminaban con un sistema trifásico, lo cual equivale a la generación, distribución y consumo de energía eléctrica, tanto para la estación de ferrocarril como el poblado de Puerto Barrios (figs. 60-66) (ver anexo II, fichas 21-24).



**Figuras 60 y 61.** Izquierda, motor de locomotora diésel *Ingersoll Rand* de 6 cilindros, remanente 1. Derecha, motor de locomotora diésel de 7 cilindros, remanente 2 (fotografías: Tobar, 2019).



**Figura 62.** Izquierda, motor de locomotora diésel *General Electric* de 4 cilindros, remanente 3. Derecha, motor de locomotora diésel *General Electric* de 4 cilindros, remanente 4 (fotografía: Tobar, 2019).



Figuras 63 y 64. Izquierda, placa identificatoria del remanente 1. Derecha, placa identificatoria del remanente 3 (fotografías: Tobar, 2019).



Figuras 65 y 66. Izquierda, compresor. Derecha, tanques de combustible (fotografías: Tobar, 2019).

#### 6.1.2.4 Tablero eléctrico

Este remanente se designó con el número 5, fue ubicado en el interior del área eléctrica I, era el elemento encargado de maniobrar la energía eléctrica que se distribuía para el funcionamiento del ferrocarril. Se trata de un tablero eléctrico de manufactura estadounidense *General Electric*, compuesto por cinco secciones de metal; las hojas laterales están identificadas con unas pequeñas placas de “Unit No 1” “Unit No 2”, “Unit No 3” y “Unit No 4” respectivamente, en la parte central de dicho tablero hay tres secciones en las que aún se lee “Town No 1”, “Wharf No 2”, “Brigde No 3”, el equivalente a “Pueblo No 1”, “Muelle No 2” “Puente No 3”, lo cual nos da la idea de que en determinada época la energía generada en los talleres, también era utilizada para el consumo local. En el tablero aún se pueden observar las palancas que eran los artefactos encargados de suspender la corriente eléctrica; amperímetros, para la medición de la misma y algunos contadores que medían el consumo de energía. En la parte superior del tablero son visibles unos aisladores eléctricos y cuatro motores enlazados con unas fajas, las cuales funcionaban de una forma muy similar al de una polea, mediante esta acción se lograba la transmisión de energía mecánica (fig. 67) (ver anexo II, ficha 25).



**Figura 67.** Tablero eléctrico del equipo de energía (fotografía: Tobar, 2019).

#### 6.1.2.5 Equipo de vapor

Los remanentes que formaron parte de este equipo fueron localizados en el inmueble del área eléctrica II, a pesar de existir relación en cuanto a función (generación de energía eléctrica), con las máquinas del área eléctrica I, los remanentes que se abordan en este apartado son totalmente diferentes. En esta área se localizaron tres máquinas de vapor, un tablero eléctrico y una caldera, designando los remanentes 1, 2, 3 (máquinas de vapor), 4 (tablero eléctrico) y 5 (caldera).

El remanente 1 de este equipo se trata de un motor de vapor de manufactura estadounidense *Ames Iron Works*, conectado a un generador de corriente alterna marca *General Electric*, No. 5163195, tipo ATB, con capacidad para alcanzar 225 revoluciones por minuto. Los motores de vapor tenían la función de transformar la energía térmica en energía mecánica, trabajo que era complementado con el generador que convertía la energía mecánica en energía eléctrica.

Los remanentes 2 y 3, son diseños exactamente iguales y están dispuestos de la misma manera que el remanente 1, funcionando de la misma forma, en conjunto con los generadores de corriente alterna; estas máquinas tenían conexión entre sí a través de tuberías de acero altas y subterráneas, no obstante, el tiempo transcurrido desde el cese de las operaciones ferroviarias y el desamparo al que se han enfrentado, han repercutido en su desintegración. El remanente identificado con el número, actualmente es el único que mantiene un 80% de sus piezas, aún se puede observar el volante de inercia, eje, manivela, cilindro, válvulas, entre otras piezas, por su parte los remanentes 2 y 3 tienen varias faltantes en sus componentes, dentro de las que sobresalen las cajas que resguardan el eje y el cigüeñal.

*Ames Iron Works* fue una empresa que se caracterizó por la elaboración de máquinas de vapor; en este tipo de máquinas es muy común encontrar placas identificatorias, el remanente 1 presenta una en excelente estado de conservación, en ella se leen diferentes fechas sobre las patentes, este dato es el indicador de las

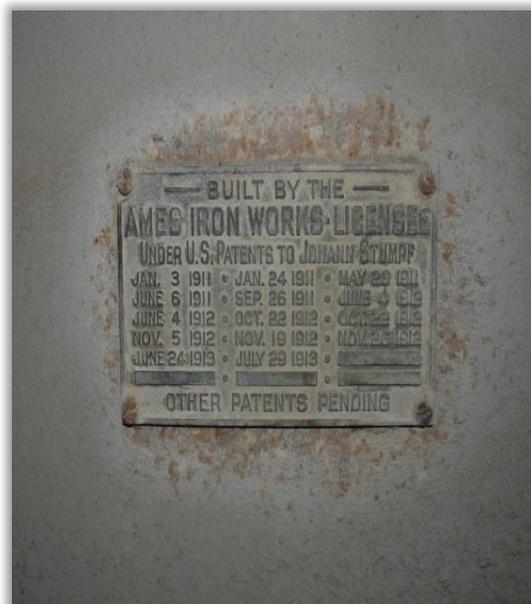
mejoras y/o variantes que fueron aplicadas al diseño de la máquina, misma que se lee:

BUILT BY THE –  
AMES IRON WORKS-LICENSEE  
UNDER U.S. PATENTS TO JOHANN STUMPF

JAN. 3 1911	•	JAN. 24 1911	•	MAY. 23 1911
JUNE. 6 1911	•	SEP. 26 1911	•	JUNE. 4 1912
JUNE. 4 1912	•	OCT. 22 1912	•	OCT. 22 1912
NOV. 5 1912	•	NOV. 19 1912	•	NOV. 26 1912
JUNE. 24 1913	•	JULY. 29 1913	•	

*OTHER PATENTS PENDING*

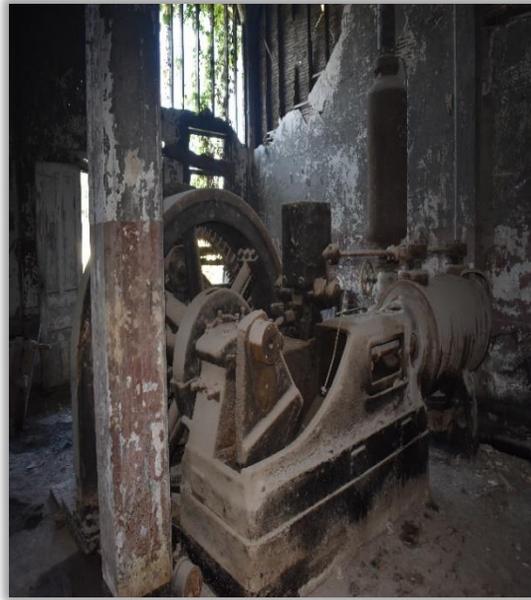
Los datos plasmados en la placa apuntan a tres años específicos, 1911, 1912 y 1913, tiempo en el que las expresiones ingenieriles eran más sofisticadas, este hecho ejemplifica la cultura material de la época y el avance tecnológico que experimentó Puerto Barrios, no solamente al adoptar este tipo de maquinaria, sino también al capacitar a los trabajadores para manipular tales obras industriales (figs. 68-73) (ver anexo II, fichas 26-28).



**Figuras 68 y 69.** Izquierda, motor de vapor *Ames Iron Works*, remanente 1. Derecha, placa identificatoria del motor (fotografías: Tobar, 2019).



**Figuras 70 y 71.** Izquierda, generador de corriente alterna, remanente 1. Derecha, placa identificatoria del generador, marca *General Electric* (fotografías: Tobar, 2019).



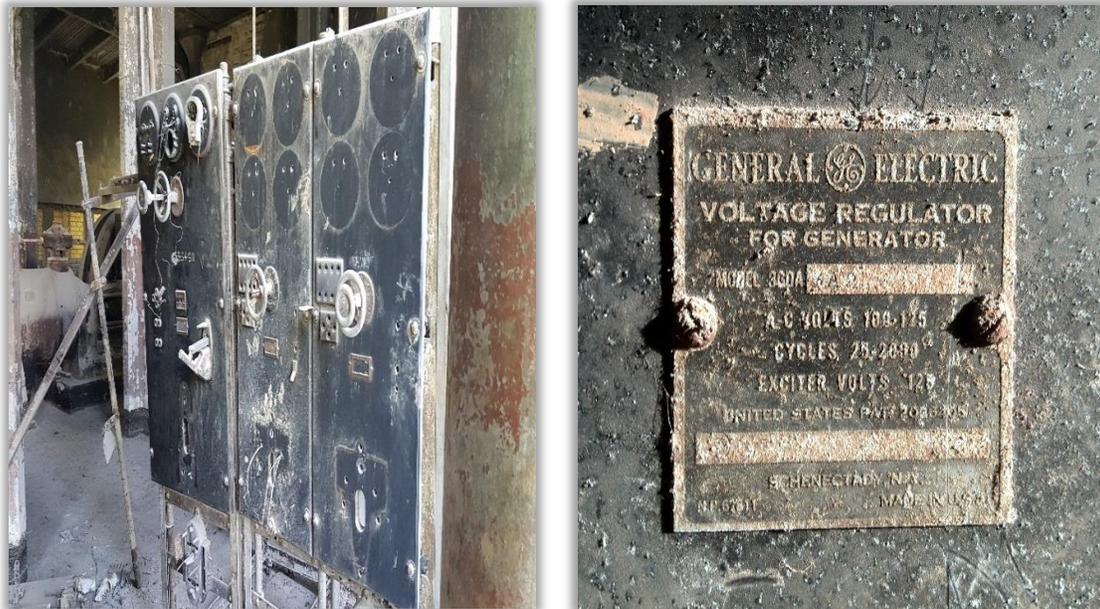
**Figuras 72 y 73.** Izquierda, motor de vapor, remanente 2. Derecha, motor de vapor, remanente 3 (fotografías: Tobar, 2019).

### 6.1.2.6 Tablero eléctrico área de vapor

De manera que el equipo de vapor generaba y transformaba energía, esta área también necesitaba contar con un tablero eléctrico para manipular dicha energía; tal remanente fue ubicado muy cerca de la entrada del edificio, en dirección este y se le asignó el número 4.

Originalmente estaba integrado por cuatro secciones, sin embargo, durante las visitas de campo se pudo constatar que una de las ellas colapsó, juntamente con los motores colocados en la parte superior; actualmente son visibles únicamente tres secciones, las cuales están sumamente deterioradas. A pesar de ser diseños diferentes, este tablero muestra algunas similitudes con el del equipo de energía, tales como la marca, *General Electric*, los espacios en donde estaban colocadas las palancas de corte de energía, los motores con fajas y las secciones de identificación de cada hoja del tablero.

La parte del tablero colapsada estaba identificada con una placa de “regulador de voltaje para generador”, lo cual indica que una parte del tablero cumplía con la función de mantener cierta cantidad de voltaje (potencia de la electricidad), para el uso necesario (figs. 74 y 75) (ver anexo II, ficha 29).



**Figuras 74 y 75.** Izquierda, tablero eléctrico del área de vapor, remanente 4. Derecha, placa identificatoria de un segmento del tablero (fotografías: Tobar, 2019).

### 6.1.2.7 Caldera

El hallazgo del remanente número 5 se localizó en el ala norte del edificio, la caldera está asentada en una base de concreto armado y está conectada a un tubo de hierro que perfora la cubierta del inmueble; esta máquina tenía la función primordial de generar vapor (figs. 76 y 77) (ver anexo II, ficha 30).



**Figuras 76 y 77.** Izquierda, pirotubos de la caldera. Derecha, vista lateral de la caldera (fotografías: Tobar, 2019).

#### 6.1.2.8 Equipo rodante

Los elementos que eran impulsados por una locomotora se han designado en esta clasificación como equipo rodante; como se citó anteriormente en la descripción de la casa redonda, esta tiene diez vías, lo que apunta que en determinada época tenía capacidad para albergar diez locomotoras. El hallazgo de este equipo se ubicó en cada una de esas vías; durante mucho tiempo estos elementos estuvieron dispersos en los patios de los talleres, sin embargo, al momento de registro, los remanentes habían sido trasladados a la casa redonda. En cada vía se ubicó más de un remanente, por lo que se procedió a efectuar el registro con base al número de vía en el que se encontraban.

Para iniciar con la descripción del registro de estos remanentes, resulta oportuno mencionar que un vagón es un elemento de transporte desplazado por la vía férrea, inicialmente su fuerza de impulso eran las bestias, no obstante, con la invención de la locomotora esta se transformó en su fuerza de tracción. Eran utilizados para el transporte de carga, ganado y pasajeros, por lo que pueden ser abiertos o cerrados; existen diversos tipos de vagones, en el registro que se describe a continuación se presentan algunas de esas variedades.

Dentro de esta perspectiva, vale la pena destacar a los dos fabricantes de material rodante que se lograron documentar, ya que se trata de tecnología foránea del siglo XX, que fue adoptada para el sistema ferroviario de Guatemala. Se localizaron vagones de marca "*Gregg*", una sociedad fundada en 1903 por William Gregg, inicialmente con operaciones en Nueva York, Estados Unidos, sin embargo, con el devenir del tiempo abrieron operaciones en Bélgica. Asimismo, se ubicaron vagones "*Magor*", comercialmente conocidos como "*The Magor Car Corporation*", empresa fundada por Basil Magor y Robert Wonham en Nueva York, caracterizándose por la fabricación de vagones de carga para el ferrocarril de Estados Unidos, expandiendo su mercado tiempo después.

#### 6.1.2.9 Vía 1

##### 6.1.2.9.1 Remanente 1

Este remanente consiste en un vagón tipo plataforma, marca *Magor* de origen estadounidense, era utilizado para el transporte de carga; tiene dos ejes delanteros y dos traseros, haciendo un total de ocho ruedas. Al momento del registro sobre la plataforma se habían colocado estructuras metálicas reticuladas. Posee una placa de identificación que data este remanente para 1950.

##### 6.1.2.9.2 Remanente 1.1

El remanente identificado como 1.1 se trata de un elemento que puede ser reconocido por varios nombres. Originalmente se les conoció como “vagones de mano”, eran utilizados para darle mantenimiento a la vía férrea y se manipulaban a través de una manivela; también se le conoce como “*trolley*” el equivalente a “carreta” en español.

Con el transcurrir de los años, fueron adquiriendo algunas modificaciones en su diseño. En Guatemala también son conocidos como “*push car*” o “*push carrito*” lo que se traduce como “carro de empuje”; en algunos puntos del país se les dio otro uso que no estaba relacionado con el mantenimiento de la vía; en poblados como Morales (Izabal), eran utilizados para trasladar personas de un lugar a otro a lo largo de la vía, dicho traslado era posible con una persona que fungía como “conductor”, logrando la maniobra con el apoyo de una vara, la cual apoyaba sobre el suelo y generaba el desplazamiento del carro sobre los rieles.

Este remanente no posee placa de identificación, al momento del registro estaba localizado en la parte trasera de la vía 1 de la casa redonda, sobre este remanente se localizaron cuatro toneles de metal, los cuales eran utilizados para almacenamiento de combustible (figs. 78 y 79) (ver anexo II, fichas 31 y 32).



**Figuras 78 y 79.** Izquierda, vagón tipo plataforma, remanente 1. Derecha, *push car*, remanente 1.1 (fotografías: Tobar, 2019).

#### 6.1.2.10 Vía 2

##### 6.1.2.10.1 Remanente 2

El remanente 2 se trata de un vagón cerrado de acero en color rojo, marca *Gregg* de procedencia belga. Este diseño cuenta con una placa de identificación en buen estado de conservación, asimismo, en la parte superior posee diseños geométricos que tienen la marca y el país de procedencia. Tiene cuatro ejes, dos delanteros y dos traseros respectivamente, en el cuerpo del vagón tiene pintadas diferentes nomenclaturas de FEGUA, una de registro “G 8270” y una de inventario “INV-97-1”. Este tipo de vagones eran utilizados especialmente para la carga que necesitaba ser protegida del ambiente (fig. 80) (ver anexo II, ficha 33).

#### 6.1.2.10.2 Remanente 2.1

Vagón cisterna de color negro, sin placa de identificación, con registro “G 3021”. En la parte trasera tiene escrito datos sobre la capacidad de la cisterna y en la base el peso total del vagón (sin mercadería), con un pequeño letrero que dice “TARA 27760”, lo que equivale a un poco más de doce toneladas, en el cuerpo del remanente también se lee “ABRIL1975”. El vagón cisterna era utilizado para transportar producto líquido (combustible, petróleo, melaza, entre otros) (fig. 81) (ver anexo II, ficha 34).



**Figuras 80 y 81.** Izquierda, vagón cerrado, remanente 2. Derecha, vagón cisterna, remanente 2.1 (fotografías: Tobar, 2019).

### 6.1.2.11 Vía 3

#### 6.1.2.11.1 Remanente 3

Vagón tipo plataforma, marca *Gregg* de cuatro ejes, esta plataforma se encuentra deteriorada, ya que las constantes lluvias a las que estuvo expuesta antes de su traslado al interior de la casa redonda, afectaron la superficie propiciando la oxidación (fig. 82) (ver anexo II, ficha No. 35).

#### 6.1.2.11.2 Remanente 3.1

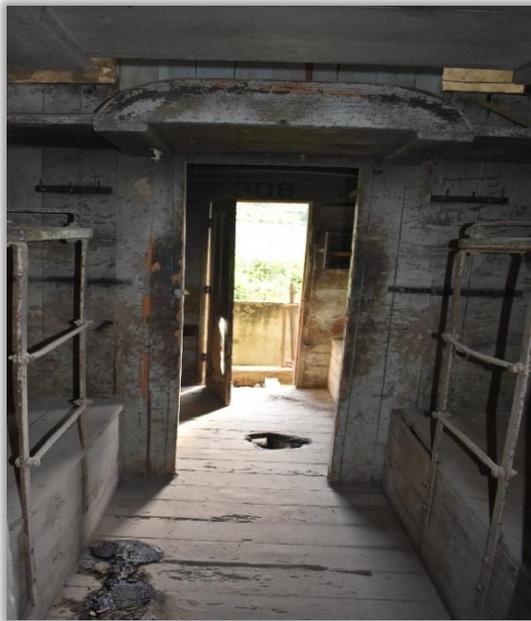
Es popularmente conocido como “*caboose*”, el término fue acuñado en países de habla no hispana (Estados Unidos, Canadá, Europa), y adoptado por muchos países latinoamericanos para referirse a un furgón de cola. Este tipo de vagón era el último carro rodante que llevaba el ferrocarril, asimismo, en su interior contaban con ciertas comodidades para uso exclusivo de los trabajadores.

Este remanente está construido a base de madera, en su interior posee dos compartimientos con cuatro literas cada uno, para un total de ocho literas, con percheros en los muros. Tiene una elevación rectangular sobre el techo, tipo cúpula con dos ventanas en la parte delantera, dos en la parte trasera y una en cada lateral (derecho e izquierdo); desde esta elevación la tripulación podía visualizar una perspectiva más amplia de la vía férrea y del ferrocarril, para evitar eventualidades de peligro. El techo tiene un reforzamiento de lámina galvanizada; regularmente estos vagones estaban pintados con colores de advertencia (rojo y amarillo), en este caso está pintado de color amarillo.

Posee el registro de FEGUA con unas letras negras en el exterior, “FEGUA G 306”; por otro lado, en la sección del acople (parte en donde se enlaza con otros vagones), tiene grabado sobre el acero (*JULY 1 1913*), fecha en la que fue elaborado este remanente (figs.83-85) (ver anexo II, ficha 36).



**Figuras 82 y 83.** Izquierda, vagón plataforma, remanente 3. Derecha, *caboose*, remanente 3.1 (fotografías: Tobar, 2019).



**Figuras 84 y 85.** Izquierda, interior del *caboose*. Derecha, detalle de la fecha de elaboración del *caboose* (fotografías: Tobar, 2019).

#### 6.1.2.12 Vía 4

##### 6.1.2.12.1 Remanente 4

En esta vía al igual que en las otras se han localizado dos remanentes, con la diferencia que han colocado un vagón sobre otro. El remanente asignado con el número 4, es un vagón tipo plataforma de manufactura belga, marca *Gregg* de cuatro ejes, posee una placa en buen estado de conservación (fig. 86) (ver anexo II, ficha 37).

##### 6.1.2.12.2 Remanente 4.1

Este remanente lo colocaron sobre el remanente número 4, es un vagón cerrado de acero en color rojo de cuatro ejes, sin placa de identificación; como se ha indicado con anterioridad, este tipo de vagones eran utilizados para el transporte de carga. (fig. 87) (ver anexo II, ficha 38).



**Figuras 86 y 87.** Izquierda, inferior, vagón plataforma, remanente 4, superior, vagón cerrado, remanente 4.1. Derecha, placa identificatoria del remanente 4 (fotografías: Tobar, 2019).

### 6.1.2.13 Vía 5

#### 6.1.2.13.1 Remanente 5

En esta vía únicamente se registró un remanente. Vagón cerrado de acero en color negro de cuatro ejes marca *Gregg*; la capacidad de almacenamiento de este vehículo era de 40.000 libras. En la superficie de éste se puede leer el registro asignado por FEGUA, “G 1533” e “INV-97-REP-2”. No posee placa que lo identifique (fig. 88) (ver anexo II, ficha No. 39).



**Figura 88.** Vagón cerrado, remanente 5 (fotografía: Tobar, 2019).

### 6.1.2.14 Vía 6

#### 6.1.2.14.1 Remanente 6

Los remanentes localizados en esta vía, se encuentran colocados uno sobre otro. El remanente 6 es un vagón plataforma de cuatro ejes marca *Gregg* (belga); cuenta con una placa en buen estado de conservación (fig. 89) (ver anexo II, ficha 40).

#### 6.1.2.14.2 Remanente 6.1

Este remanente se encuentra sobre el vagón plataforma asignado para este registro con el número 6; es un vagón cerrado de acero en color rojo (para transportar carga), en la superficie tiene impreso el número “8316” (registro de FEGUA). Así también, tiene unas letras que se leen:

RUEDAS DE ACERO SEP 83

COJINETE SEP 88

Lo cual posiblemente apunta a la fecha en el que se reemplazaron esas piezas para su mejor funcionamiento, entiéndase un cojinete como el elemento que sirve para sujetar las ruedas de un eje. No posee placa de identificación (fig. 90) (ver anexo II, ficha 41).



**Figuras 89 y 90.** Izquierda, inferior, vagón plataforma, remanente 6, superior, vagón cerrado, remanente 6.1. Derecha, ejes delanteros del remanente 6.1 (fotografías: Tobar, 2019).

### 6.1.2.15 Vía 7

#### 6.1.2.15.1 Remanente 7

Los remanentes ubicados en esta vía también se localizaron uno sobre otro. El remanente 7 es un vagón tipo plataforma de cuatro ejes, tiene una placa de identificación mutilada en la parte superior; esta plataforma es de marca *Gregg* y tiene algunos detalles diferentes en relación a otras de su tipo, como lo son unos círculos con un relieve del nombre del fabricante, colocados en la parte delantera y trasera (fig. 91) (ver anexo II, ficha 42).

#### 6.1.2.15.2 Remanente 7.1

Este remanente se ubicó sobre el remanente 7, es un vagón tipo plataforma marca *Magor* (Estados Unidos), de cuatro ejes. Posee una placa de identificación que data de 1950; sobre esta plataforma se encontraron varias estructuras metálicas (fig. 92) (ver anexo II, ficha 43).



**Figuras 91 y 92.** Izquierda, inferior, vagón plataforma, remanente 7, superior, vagón plataforma, remanente 7.1. Derecha, detalle del fabricante del remanente 7 (fotografías: Tobar, 2019).

### 6.1.2.16 Vía 8

#### 6.1.2.16.1 Remanente 8

Vagón tipo plataforma de manufactura estadounidense (*Magor*), posee cuatro ejes. La fecha de la placa de identificación no es legible; sobre esta plataforma se localizaron estructuras metálicas, tales como láminas, planchas y otros elementos de infraestructura ferroviaria (figs. 93 y 94) (ver anexo II, ficha 44).



**Figuras 93 y 94.** Izquierda, vagón plataforma, remanente 8. Derecha, placa identificatoria del vagón plataforma, marca “MAGOR” (fotografías: Tobar, 2019).

### 6.1.2.17 Vía 9

#### 6.1.2.17.1 Remanente 9

Vagón cisterna de cuatro ejes en color negro, con una placa de identificación que lo data para el año de 1939, marca *Magor*. Este tipo de vehículos era utilizado para el transporte de producto líquido como bien se citó con anterioridad, teniendo capacidad de 7.563 galones. El registro otorgado por FEGUA para este elemento es el “3093” (fig. 95) (ver anexo II, ficha 45).

#### 6.1.2.17.2 Remanente 9.1, 9.2, 9.3

Como remanente 9.1, 9.2 y 9.3, se designaron tres ejes de ruedas para vagón marca R.C.A. localizados detrás del remanente 9 (fig. 96) (ver anexo II, ficha 46).



**Figura 95.** Vagón cisterna, remanente 9 (fotografía: Tobar, 2019).



**Figura 96.** Ejes de ruedas, remanentes 9.1, 9.2 y 9.3 (fotografía: Tobar, 2019).

### 6.1.2.18 Vía 10

#### 6.1.2.18.1 Remanente 10

El remanente 10 se trata de un vagón plataforma marca *Gregg* (belga) de cuatro ejes (fig. 97) (ver anexo II, ficha 47).

#### 6.1.2.18.2 Remanente 10.1

Vagón cerrado de acero color rojo de cuatro ejes marca *Gregg*. Este elemento se localizó sobre el remanente 10; se encuentra rotulado con el número “8231” otorgado por FEGUA (fig. 97) (ver anexo II, ficha 48).



**Figura 97.** Inferior, vagón plataforma, remanente 10. Superior, vagón cerrado, remanente 10.1 (fotografía: Tobar, 2019).

#### 6.1.2.19 Equipo de abastecimiento

Se ha nombrado como, equipo de abastecimiento todo tipo de remanente que era utilizado para el almacenamiento de gasolina, diésel, aceite, lubricante y grasa para el mantenimiento de la maquinaria. Vale la pena aclarar que este equipo no fue incluido en el croquis de los bienes muebles, ya que, a diferencia de los otros, este fue localizado de manera dispersa en los talleres y no en un área determinada, no obstante, sí se documentó a través de las fichas de registro con el nombre de equipo de abastecimiento.

El equipo de abastecimiento se clasificó en tres grupos:

##### 6.1.2.19.1 Toneles de metal

Se lograron registrar once toneles de metal, mismos que se encontraban en diferentes áreas de los talleres (figs. 98 y 99) (ver anexo II, ficha 49).



**Figuras 98 y 99.** Izquierda, toneles localizados en el área de bodega. Derecha, toneles localizados en la casa redonda (fotografías: Tobar, 2019).

### 6.1.2.19.2 Depósitos

En este grupo se documentaron seis remanentes; dos en el área de la casa redonda y cuatro a un costado de esta. Estos últimos se conectaban y controlaban entre sí, dicha conexión se lograba a través de tubos y válvulas de paso (figs. 100-102) (ver anexo II, ficha 50).



**Figuras 100 y 101.** Izquierda, deposito rojo. Derecha, deposito gris (fotografías: Tobar, 2019).



**Figura 102.** Depósitos de gasolina (fotografía: Tobar, 2019).

### 6.1.2.19.3 Surtidor de combustible

Se localizó un solo remanente de esta índole; está hecho a base de acero y se utilizaba para suministrar gasolina a todo vehículo ferroviario que funcionara con este tipo de combustible (fig.103) (ver anexo II, ficha 50).



**Figura 103.** Bomba de gasolina (fotografía: Tobar, 2015).

## 6.2 Elementos industriales

Caracterizados por su naturaleza aislada, los elementos industriales incluidos en este eje constituyen la influencia generada por la industria ferroviaria en todo el poblado. En este ámbito son expuestos tres grupos: elementos ferroviarios, elementos arquitectónicos y espacios públicos; para registrar tales elementos, se realizó un reconocimiento arqueológico en el centro de Puerto Barrios.

## 6.2.1 Elementos ferroviarios

### 6.2.1.1 Casa de tripulación

Esta construcción se localizó sobre la 10ma. Calle y 6ta. Avenida, en dirección noreste de los talleres de FEGUA, se trata de una construcción histórica que fue construida con la intención de albergar a los trabajadores del ferrocarril, por lo que se le denomina “casa de tripulación”. En su interior contaba con innumerables comodidades (cuartos de descanso, baños y cocina); hay que tomar en cuenta muchos de los trabajadores del ferrocarril trabajaban por turnos, por lo cual esta casa aligeraba la estadía de la tripulación. Mantiene el patrón arquitectónico generado en siglos atrás, siendo elaborada a base de madera y construida sobre pilotes, con techo a cuatro aguas en donde sobresale una buhardilla<sup>8</sup> (figs. 104 y 105) (ver anexo II, ficha 6).



**Figuras 104 y 105.** Izquierda, gradas de acceso a la casa. Derecha, casa de tripulación (fotografías: Tobar, 2015).

---

<sup>8</sup> Ventana que sobresale de la cubierta de un edificio.

### 6.2.1.2 Señalización

El hallazgo de este remanente se localizó frente a la estación de buses de Litegua (6ta. Avenida y 9na. Calle), es una señalización hecha a base de acero, utilizada para indicar precaución al peatón ya que el tren pasaría en cualquier momento. En ella se lee “ALTO, MIRE, OIGA, CRUZADILLA VÍA FÉRREA” (fig. 106) (ver anexo II, ficha 52).



**Figura 106.** Señalización de la vía férrea (fotografía: Tobar, 2018).

### 6.2.1.3 Pipas

Al respecto se ubicaron tres sobre la 10ma. Calle entre 7ma. y 8ava. avenidas; el vocablo tiene su origen en idioma inglés, en donde “*pipe*” se refiere a un tubo de metal. Con el transcurrir del tiempo la dicción utilizada por la población para “*pipe*” originó el término “paipa”, este hecho también propició que la zona circundante a la ubicación de estos remanentes lleve el nombre de “Las Paipas”.

En algunos países estos elementos eran utilizados como depósitos de agua para alimentar locomotoras a vapor; las pipas de Puerto Barrios eran utilizadas como almacenamiento de combustible (bunker o petróleo), para el abastecimiento de los tender (vagón para el transporte de agua y combustible) (fig.107) (ver anexo II, ficha 53).



**Figura 107.** “Las Paipas” (fotografía: Tobar, 2020).

### 6.3.1 Elementos arquitectónicos

La constante ola inmigratoria que experimentó Puerto Barrios durante los siglos XIX y XX, así como la intervención que tuvo la *United Fruit Company* efectuando construcciones para el servicio de los trabajadores, propulsó un movimiento arquitectónico formado en la pluralidad de culturas.

La arquitectura original que fue implementada en esta zona se caracteriza por ser la madera el componente principal, en donde se pueden destacar varios elementos propios del estilo victoriano,

(..) el Victoriano es básicamente una arquitectura en madera, son edificaciones elevadas sobre un basamento, con cubiertas de zinc liso o acanalados; puertas quebradas o mixtas (sólidas o apersianadas); con travesaños superiores calados, aplicaciones de madera, columnas clásicas, salomónicas o anilladas, barandas torneadas en puertas y ventanas; cornisas y colores pastel en combinación con el blanco para destacar detalles arquitectónicos (Castro y Santos, 2006, p. 55).

Dentro de este estilo las construcciones fueron experimentando adaptaciones relacionadas con aspectos ambientales, que son diferenciados del arquetipo aplicado en Europa y Estados Unidos. Aunado a este estilo, la *United Fruit Company* al ser el principal constructor de grandes complejos en la zona, imprimió en la arquitectura nuevos modelos relacionados con el color de los edificios, creando en su departamento de ingeniería un catálogo de pinturas estándar (ver anexo IV: figs. 203-205).

El estilo constructivo predominante en la ciudad porteña, contrariamente se aleja de la estética para adquirir un enfoque más funcionalista, difiriendo de los patrones generados en siglos pasados; no obstante, aún subsisten complejos habitacionales que resultan un verdadero símbolo histórico para la población.

Los inmuebles que aún persisten exponen el desarrollo arquitectónico que implementó el Ferrocarril del Norte, en donde destaca la influencia norteamericana y europea. Durante el reconocimiento arqueológico se identificaron 11 inmuebles; tales edificios muestran los aspectos arquitectónicos del estilo original que se generó en Puerto Barrios a finales del siglo XIX y principios del siglo XX; aun cuando algunos de los inmuebles registrados se encuentran a punto de colapsar, se distinguen y destacan dentro del poblado por sus elementos y diseños constructivos (figs.108-116) (ver anexo II, fichas 7-15).



**Figura 108, 109, 110 y 111.** Arquitectura en madera, fachadas simétricas y construcciones sobre pilotes (fotografías: Tobar, 2018).



Figura 112, 113, 114 y 115. Cubiertas a dos o cuatro aguas, ventanas con arcos de madera (fotografías: Tobar, 2018).



**Figura 116.** Fuente oral (Gladys Ramírez, comunicación personal, diciembre 2018) cita este inmueble como la “casa de Guico”, funcionaba como inmueble del ferrocarril (fotografía: Tobar, 2018).

#### 6.3.1.1 Palacio del cine

Este inmueble se localizaba en la 7ma. Calle y 7ma. Avenida, durante mucho tiempo, constituyó un espacio recreativo para la población porteña, en donde se proyectaban películas cinematográficas. Asimismo, el edificio fungía como hotel y contaba con comercios de comida y otros servicios, actualmente únicamente son visibles las ruinas del palacio del cine, la falta de mantenimiento sobre este acabó con su demolición.

El edificio constaba de tres pisos, el primero estaba construido con muros de *block* y ladrillo perforado como elemento decorativo, el segundo y tercer piso eran de madera en donde sobresalían, las columnas, ventanas y barandales, con cubierta de lámina a cuatro aguas y una buhardilla (figs. 117 y 118) (ver anexo II, ficha 16).



**Figura 117.** Palacio del cine de Puerto Barrios (fuente: Bancafé, Colección Guatemala Izabal, 2002).



**Figura 118.** Ruinas del Palacio del cine (fotografía: Tobar, 2018).

### 6.3.1.2 Hotel del Norte

Esta obra representa el legado más grande del ferrocarril, no solamente para Puerto Barrios, sino también para todo el país, al ser el único hotel que surge con el movimiento ferroviario en permanecer en pie y con operaciones activas. Algunas fuentes citan su construcción e inauguración a principios del XX (1904), sin embargo, mediante la investigación documental se pudo determinar que esta construcción es incluso más antigua.

Durante la primera mitad del siglo XVIII surge en Nueva York, Estados Unidos, una sociedad de diarios con la finalidad de recolectar las noticias más importantes de ciertas áreas, para la zona de Izabal se reprodujo el periódico llamado “La Lucha” que tenía como sede Livingston. El señor Servio Tulio Romero y sus corresponsales fungían como agentes exclusivos para los Estados Unidos y Canadá a través de “The Spanish American Newspaper Company”

El periódico “La Lucha” en su edición del domingo 4 de octubre de 1896, a través de su corresponsal en Puerto Barrios, informaba:

*“Puerto Barrios, Septiembre 29 de 1896.*

*Señor Editor de La Lucha,*

*Livingston.*

*Después de mi última carta han acontecido algunas cosas de más o menos importancia, y entre ellas puedo informarle: que ahora el Hotel del Norte en este Puerto está construido, y puedo decir, sin exageración alguna, que es el más lindo, más completo y más conveniente de todos en la América Central, y en esa opinión no hago más que reiterar lo que dicen todas las personas que lo han visto. En el día memorable recientemente pasado, el 15 de este mes, la bandera de esta República flotaba orgullosamente del asta, estando visible a una distancia de muchas millas.*

*El Hotel tiene treinta dormitorios muy cómodos, la mitad de los cuales dan al mar, y en cada piso hay galería ancha y corriendo por tres lados del edificio, de manera que los huéspedes tendrán una temporada larga y agradable.*

*Hay, también cuartos grandes para la comida, billares, etc., y en una palabra, es completo en todo lo que necesita un Hotel de primera clase, y el edificio es un adorno al Puerto. Dentro de poco tiempo llegarán los muebles y se abrirá el Hotel al servicio público” (Periódico La Lucha, 1896, 48, p.1) (ver anexo IV: fig. 206).*

Tal y como se puede leer, para el año 1896 el hotel del Norte ya estaba erigido, por lo que se puede afirmar que este edificio posee más de 120 años de antigüedad; está localizado en la 1era. Avenida y 7ma. Calle y como se mencionó al principio de este capítulo, forma parte de los edificios con estilo arquitectónico definido que se construyeron en la zona circundante a la estación del ferrocarril.

En la actualidad el hotel resulta una auténtica joya arquitectónica del siglo XIX, en él se mezclan todos los elementos de la arquitectura original de la región, la construcción hecha a base de madera, techos a dos aguas, corredores delimitados por barandales, puertas formadas por reglillas de madera, ventanas sobre las puertas tipo dinteles para la ventilación. Cuenta con recepción diurna y nocturna, sala, restaurante, piscinas, jardín y el área de habitaciones que se localiza en el segundo piso del inmueble, las cuales cuentan con baño privado, ventilador, espejos, mesas y gaveteros antiguos. Vale la pena mencionar que en la actualidad el hotel cuenta con un área de “habitaciones modernas”, construidas en la última década del siglo XX, hechas de *block* y cemento (figs.119-136) (ver anexo II, ficha 17).



**Figura 119.** Fachada original del Hotel del Norte (fotografía: Tobar, 2020).



**Figura 120.** Entrada al hotel, nueva construcción (fotografía: Tobar, 2020).



**Figura 121.** Jardín del hotel (fotografía: Tobar, 2020).



Figura 122 y 123. Izquierda, recepción diurna. Derecha, recepción nocturna (fotografías: Tobar, 2020).



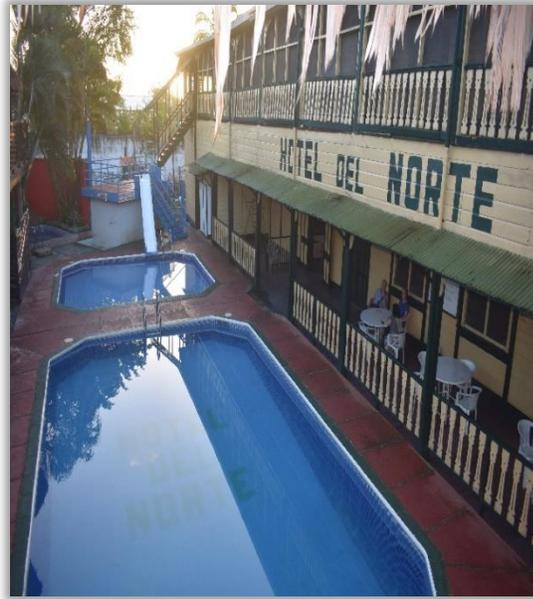
Figura 124. Entrada al área de restaurante (fotografía: Tobar, 2020).



**Figura 125.** Área de restaurante (fotografía: Tobar, 2020).



**Figura 126 y 127.** Área de cocina (fotografías: Tobar, 2018).



**Figura 128 y 129.** Izquierda, sala del hotel. Derecha, área de piscinas (fotografías: Tobar, 2020).



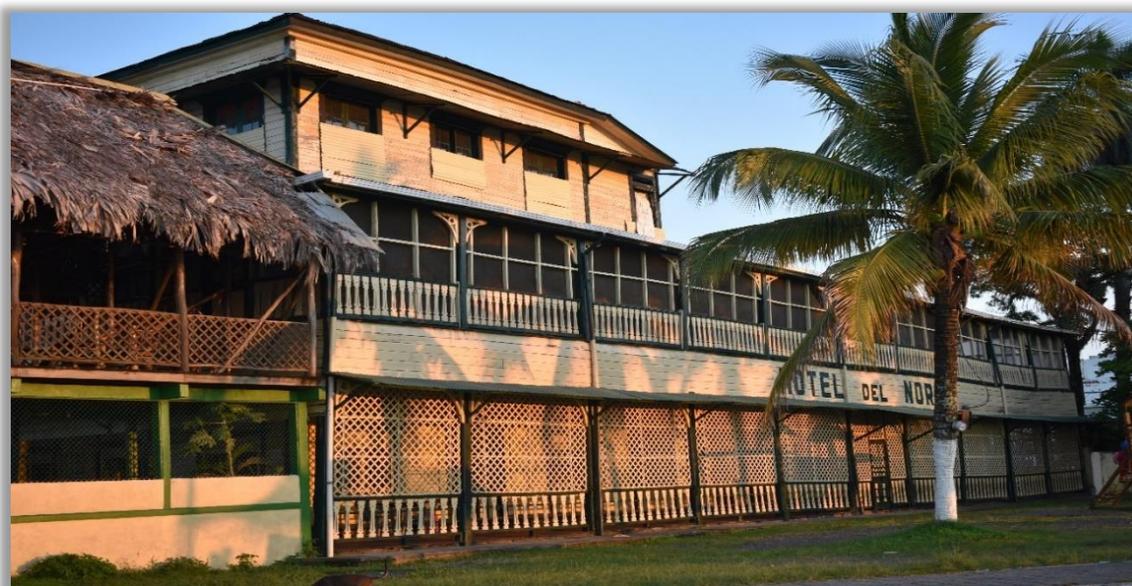
**Figura 130 y 131.** Izquierda, habitación. Derecha, interior de habitación (fotografías: Tobar, 2020).



**Figura 132 y 133.** Izquierda, gavetero de una habitación. Derecha, servicio sanitario de una habitación (fotografías: Tobar, 2020).



**Figura 134 y 135.** Izquierda, habitaciones en desuso. Derecha, pasillo del hotel (fotografías: Tobar, 2020).



**Figura 136.** Fachada original del hotel (fotografía: Tobar, 2018).

#### 6.4.1 Espacios públicos

Los espacios incluidos en esta sección como su nombre lo indica, son las áreas de propiedad municipal destinadas para actividades recreativas de la comuna, que han sido producidos bajo la influencia ferroviaria que imperó en la zona.

##### 6.4.1.1 Parque Tecún Umán

Se localiza a la orilla del mar Caribe frente al malecón de Puerto Barrios, su origen está ligado al Hotel del Norte, fue declarado monumento histórico del Municipio de Puerto Barrios, según Acuerdo Ministerial 311-95 del 11 de diciembre de 1995. Según Carmen Mejía Sosa (comunicación personal, enero 2020) el parque fue fundado oficialmente en el año de 1933; actualmente aún prevalecen varios elementos históricos (ver anexo II, ficha 54).

##### 6.4.1.2 Kiosko

Es una construcción abierta de concreto armado con seis arcos, en su interior cuenta con tres bancas de concreto (fig. No. 137).

#### 6.4.1.3 Llenacántaro

Este tipo de elementos fueron construidos al inicio del siglo XX con la naciente ciudad, eran utilizados para la distribución de agua; al respecto se registró un llenacántaro (fig. 138).



**Figura 137 y 138.** Izquierda, kiosko. Derecha, llenacántaro (fotografías: Tobar, 2020).

#### 6.4.1.4 Banca

Esta construcción se localiza frente al Hotel del Norte y posee un diseño muy original, diferenciándose de otras de diseño contemporáneo. En el interior del hotel hay una pintura del edificio “*Port Office*” y de la “*Jefatura Política*” que data de 1910, en el cuadro se pueden visualizar una serie de bancas dispersas sobre el área, con el mismo diseño de la única banca que queda en el parque, por lo que se deduce que tiene más de un siglo de antigüedad (figs. 139 y 140).



**Figura 139 y 140.** Izquierda, pintura del hotel (1910). Derecha, banca del parque (fotografías: Tobar, 2020).

#### 6.4.1.5 Monumento a J. Rufino Barrios

Es un monumento del busto de J. Rufino Barrios, la escultura es de bronce y la base de ladrillo, en el cual se lee “HONOR AL GRAL. J. RUFINO BARRIOS REFORMADOR DE GUATEMALA 1835-1935”. En él se conmemora el aniversario del centenario de su nacimiento y se honra la memoria del hombre que originó el proyecto del Ferrocarril del Norte y del cual su apellido es inmortalizado en el nombre del municipio (fig.141).



**Figura 141.** Monumento a J. Rufino Barrios (fotografía: Tobar, 2019).

#### 6.4.1.6 Monumento a Tecún Umán

En este monumento se ve representado el príncipe k'iche' Tecún Umán, la escultura es de granito y la base es de cemento, no posee placa de identificación, empero, por los materiales constructivos se cree que es uno de los elementos más contemporáneos que posee el parque. Es importante mencionar que la escultura original que se conocía en el parque en el siglo XX era únicamente del busto de Tecún Umán, totalmente diferente a la que se conoce en la actualidad (fig. 142).



**Figura 142.** Monumento a Tecún Umán (fotografía: Tobar, 2019).

#### 6.4.1.7 Postes de alumbrado público

Dentro del parque Tecún Umán se localizaron cuatro postes de alumbrado público; estos pertenecen al sistema eléctrico que implementó la *United Fruit Company* en la región (figs.143-146).



**Figura 143, 144, 145 y 146.** Postes originales de alumbrado público (fotografías: Tobar, 2020).

#### 6.4.1.8 Monumento al trabajador bananero

Es conocido como “el muñecón de la 14”, por encontrarse en la 14 Calle y 8ava. Avenida. Esta expresión artística posee gran valor patrimonial para la población porteña, en él se visualiza a un obrero con una penca de banano sobre el hombro, exponiendo la importancia de la producción bananera en el ámbito laboral, hay que recordar que la producción bananera estuvo íntimamente ligada con el Ferrocarril del Norte (ver fig.147) (ver anexo II, ficha 55).

El monumento posee una placa de identificación en la que se lee:

ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL 78-82  
ALCALDE OCTAVIO LEE DUARTE  
SINDICO 1°. PEDRO SACTIC QUIYUCH  
SINDICO 2°. JORGE MARIO VALDEZ ARRUE  
CONCEJAL 1°. JOSÉ LUIS ARAGÓN AGUILAR  
CONCEJAL 2°. JULIO A. GOLDSTEIN CASTRO  
CONCEJAL 3°. JOSÉ ANIBAL PAIZ BERMEJO

CONCEJAL 4°. GRUTILIA VILLAVICENCIO DE ARDÓN  
CONCEJAL 5°. SARA QUINTO DE CARBALLO  
CONCEJAL 6°. RODRIGO DIAZ LORENZO  
PUERTO BARRIOS, IZABAL 1982



**Figura 147.** Monumento al trabajador bananero (fotografía: Tobar, 2019).

### 6.3 Paisajes industriales

Dentro de este eje se expone la terminal portuaria, ya que integra la transformación generada por la sociedad desde su fundación. La construcción original del muelle y de todas las edificaciones destinadas para la terminal del Ferrocarril del Norte se remonta al siglo XIX; no obstante, con el devenir del tiempo, paulatinamente se generaron un sinnúmero de situaciones mediante las cuales se fueron perdiendo construcciones históricas, del mismo modo se adoptaron nuevos sistemas de transporte, cambiando totalmente la infraestructura y los métodos de operación portuaria.

La terminal portuaria de Puerto Barrios resulta un auténtico escenario de un paisaje industrial, en él se incorpora la adaptabilidad al tiempo, constituyendo la terminal portuaria más importante de Guatemala (figs. 148-155).



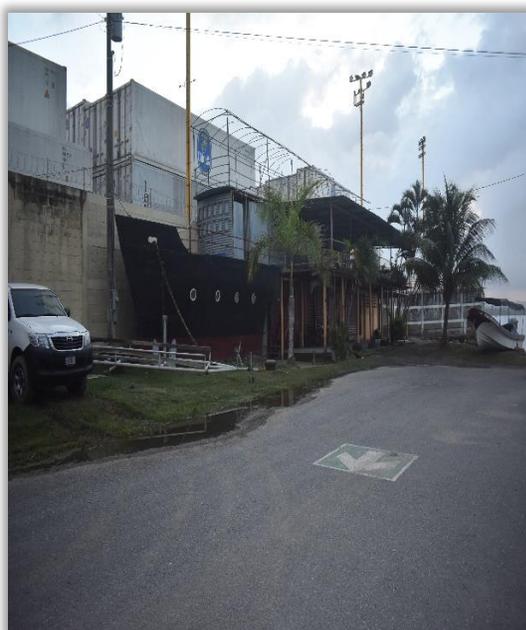
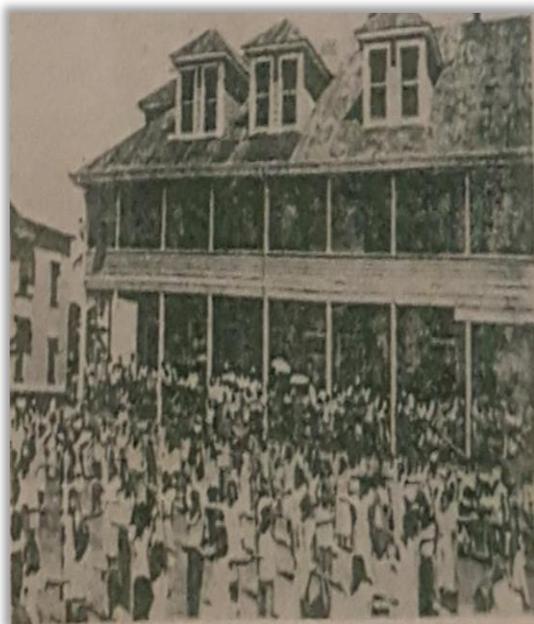
**Figura 148 y 149.** Izquierda, estación ferroviaria y aduana de Puerto Barrios en 1896 (fuente: La Ilustración Guatemalteca, 1896). Derecha, terminal portuaria (fotografía: Tobar, 2020).



**Figura 150.** Muelle de Puerto Barrios siglo XX (fuente: educación.ufm.edu 11/2019).



**Figura 151.** Muelle de Puerto Barrios (fotografía: Tobar, 2020).



**Figura 152 y 153.** Izquierda, edificio de la *United Fruit Company* 1935 (*Port Office*) (fuente: Hernández, 1997). Derecha, vista actual del área donde estaba el *Port Office* (fotografía: Tobar, 2020).



**Figura 154 y 155.** Izquierda, comisariato de la *United Fruit Company* (fuente: [habloporguate.wordpress.com](http://habloporguate.wordpress.com) 10/2019). Derecha, estado actual del edificio (fotografía: Tobar, 2020).

#### 6.4 Daños y deterioros

Este apartado pretende evidenciar el incesable deterioro al que está expuesto el patrimonio descrito en este capítulo, principalmente el localizado en los talleres de FEGUA. Hay que tomar en cuenta que los talleres están localizados en un área de gran flujo y por mucho tiempo los remanentes y los edificios estuvieron expuestos no solamente a fenómenos naturales, sino también a hechos humanos que aumentaron la destrucción de la que han sido objeto.

Durante el año 2015, el área era delimitada únicamente por un cerco hecho a base de parales y alambre, lo que en cierto grado propició la presencia de indigentes, de actos vandálicos y el robo de remanentes, unido a esto, el arrendamiento de los patios a los que se hizo referencia en la descripción de la evidencia (área de bodega), consistió en el almacenamiento de contenedores y cabezales, así como la presencia de manipuladores de contenedores para su distribución dentro de los patios; este hecho repercutió en gran medida al deterioro de este conjunto, tomando en cuenta que en esta época parte del equipo rodante estaba disperso en los patios.

Posteriormente, se pudo observar que el cerco fue suplantado por bardas prefabricadas, muros de *block* y portones de metal; esta acción tuvo un efecto contraproducente, ya que, si bien es cierto, se logró restringir el acceso de personas particulares a los talleres, pero, por otro lado, se movió el equipo rodante de los patios y los remanentes de los anexos de la casa redonda. Parte del equipo que se observó inicialmente en los patios, se documentó en el año 2018 y 2019 en el inmueble de la casa redonda, sin embargo, la otra parte de los remanentes no se visualizó más (baños, bomba de gasolina, plataformas, muebles).

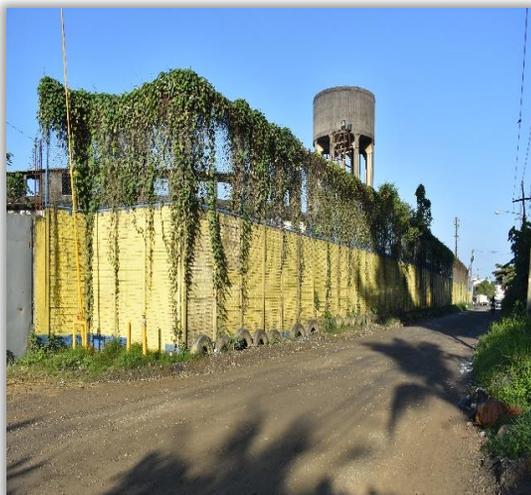
A continuación, se muestra una secuencia fotográfica que pretende ampliar la perspectiva en cuanto a cambios establecidos en los talleres de FEGUA, ya que como se ha planteado con anterioridad, es el legado en el que aún prevalece y que contiene la mayor parte de lo que fue el gran Ferrocarril del Norte (figs. 156-178).



**Figuras 156, 157 y 158.** Izquierda, entrada sobre la 6ta. Avenida, año 2015. Centro, año 2016. Derecha, año 2019 (fotografías: Tobar).



**Figuras 159, 160 y 161.** Izquierda, Entrada sobre la 10ma. Calle, año 2015. Centro, año 2016. Derecha, año 2019 (fotografías: Tobar).



**Figuras 162, 163 y 164.** Izquierda, vista de los talleres sobre la 10ma. Calle, año 2015. Centro, año 2015. Derecha, año 2019 (fotografías: Tobar).



**Figuras 165, 166 y 167.** Izquierda, vista de área eléctrica I, febrero del año 2015. Centro, mayo del año 2015. Derecha, año 2019 (fotografías: Tobar).



**Figuras 168, 169 y 170.** Izquierda, vista de los patios, febrero del 2015. Centro, mayo del 2015. Derecha, año 2019 (fotografías: Tobar).



**Figuras 171 y 172.** Izquierda, vista anexo casa redonda, año 2015. Derecha, año 2019 (fotografías: Tobar).



**Figuras 173, 174 y 175.** Izquierda, vista trasera casa redonda, año 2015. Centro, vista lateral, año 2015. Derecha, fachada sur casa redonda, año 2019 (fotografías: Tobar).



**Figuras 176, 177 y 178.** Izquierda, equipo de vapor, año 2015. Centro, año 2018. Derecha, tubería que inunda el equipo, año 2019 (fotografías: Tobar).

Seguidamente, se presenta el capítulo VII compuesto por una serie de datos que equivalen a la discusión de resultados, conclusiones y recomendaciones, en este capítulo se muestra la interpretación de los resultados obtenidos a lo largo de los años en los que se desarrolló la investigación.



## CAPITULO VII

### DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La construcción de la obra del Ferrocarril del Norte merece especial atención, se trata del tramo férreo más importante que tuvo Guatemala, con el cual se experimentaron transformaciones en la ámbito económico, social, arquitectónico y tecnológico, estos aspectos se ven reflejados en la evidencia material documentada en el capítulo VI. Debe señalarse que, en esta instancia se sintetizan los resultados de la investigación, relacionados con el plan de trabajo expuesto al inicio de este escrito, mismos que se exponen a continuación.

Se determinó el alcance que la perspectiva marxista puede ejercer sobre la investigación arqueológica industrial; el materialismo histórico, al comprender la aplicación de principios teóricos en el estudio de fenómenos sociales y la arqueología industrial al profundizar en la investigación de restos materiales relacionados con la producción, distribución y consumo de bienes, conecta con el estudio de los procesos de la historia humana, por lo cual se puede inferir que los cambios y las transformaciones desarrolladas en la historia de toda sociedad deberían buscarse desde una visión materialista de la historia, razón por la que el libro *“El proceso de investigación en arqueología”* de Luis Felipe Bate (1998) resulta una obra intransferible en investigaciones de esta índole.

El desarrollo histórico expuesto a finales del siglo XIX y principios del siglo XX en la ciudad de Puerto Barrios, reflejan una formación social basada esencialmente en un modo de producción arraigado al sistema ferroviario, que representa el enlace del crecimiento progresivo de la ciudad y del país. Tales factores radican en la combinación de la formación social con el amplio progreso de las fuerzas de trabajo, como los procesos a través de los cuales, los objetos de trabajo se transformaron o incorporaron a bienes para el servicio del ferrocarril, no solamente como medio de transporte, sino como medio de vida. El concepto marxista de formación social permitió obtener la comprensión de la coyuntura histórica de la ciudad de Puerto Barrios. El despliegue de procesos económicos manifiestos con el fenómeno ferroviario, otorgaron la base material que se pudo documentar en la investigación.

Parte de la metodología utilizada durante el trabajo de campo por medio del reconocimiento y registro arqueológico, permitió conocer el área de estudio y determinar los puntos en los que se localizaba el Patrimonio Cultural Industrial, así como entender la naturaleza de cada elemento para poder clasificarlo e iniciar la transición hacia la interpretación tal y como lo indica Vere Gordon Childe (1972).

El conocimiento de la evidencia arqueológica con la cual se trabajó (base material), supuso aspectos relacionados al contexto, como relación, conectividad, similitud, proximidad geográfica, entre otras. Con relación a estos aspectos se pudo generar el conocimiento para otorgar la selección y organización racional de la evidencia, en este punto se estableció la validez y asertividad de las temáticas sobre investigación de Patrimonio Industrial, planteadas por Blanca Azcárate y Antonio Fernández (2017), sobre conjuntos, elementos y paisajes industriales.

Frecuentemente los vestigios patrimoniales heredados por el Ferrocarril del Norte hacen referencia a un medio de transporte desvanecido, sin embargo, se trata de algo meritorio. Los talleres de FEGUA, catalogados como un conjunto industrial, amplían la perspectiva de que los recursos generados en esa área no respondían a aspectos ferroviarios únicamente, los productos socialmente producidos, como efecto de la transformación de los objetos de trabajo, fueron elementos que aseguraron el abastecimiento de las necesidades vitales de la población.

El hallazgo del remanente número 5 (tablero eléctrico) del equipo de energía y, de los tanques gemelos localizados en los talleres de FEGUA, supusieron la validez de los objetos de trabajo y de los productos del materialismo histórico, como la facultad del sistema productivo ferroviario para disponer, usar y gozar de los bienes generados por esas actividades, a través de la producción de energía eléctrica y la distribución de agua potable para cierto sector de la población.

La organización de la evidencia bajo el eje de conjunto industrial planteó dos segmentos, bienes inmuebles y bienes muebles, en el primero se incluyeron todos los edificios que sirvieron como instalaciones para actividades ferroviarias (área de bodega, área eléctrica I, área eléctrica II, los tanques, área de talleres, casa redonda y tornamesa). En el caso de los bienes muebles se expuso: equipo de pesaje, mobiliario y equipo, equipo de energía, equipo de vapor, equipo rodante y equipo de abastecimiento. La esplendidez de los talleres de FEGUA, representado en el desarrollo extraordinario de la arquitectura y la ingeniería industrial de la evidencia localizada, nos adentra a la idea de lo que es un sitio arqueológico industrial.

Los remanentes industriales (bienes muebles), expuestos en el conjunto industrial, ejemplifican el ritmo acelerado de progreso que implementó el sistema ferroviario en la sociedad porteña del siglo XX, estas máquinas mejoraron notablemente la producción al facilitar la generación y distribución de productos. Por otra parte, en los remanentes incluidos en los equipos de energía y vapor, predomina la manufactura estadounidense con las marcas *Ingersoll Rand*, *General Electric*, *NAT'L BD* y *Ames Iron Works*; en los remanentes incluidos en el equipo rodante, se registraron las marcas *Magor* de origen estadounidense y, *Gregg* de manufactura belga.

Los datos de la manufactura de origen de los remanentes fueron localizados en las placas de identificación de cada máquina, este elemento también aportó otro dato valioso dentro del registro, como el año en el que fue elaborado el remanente, conforme los casos más relevantes: el compresor del remanente No. 3 del equipo de energía, que data de 1941; el remanente No. 1 del equipo de vapor, que el modelo oscila entre 1911-1913 y, el remanente No. 3.1 del equipo rodante que está fechado para julio de 1913. Estos datos apuntan a dos aspectos trascendentales, el primero y quizá más obvio, la antigüedad que poseen estos remanentes y el segundo, la evolución tecnológica de las máquinas. Los diseños y modelos registrados en la investigación son obras industriales pertenecientes al siglo XX, en las que se puede apreciar la calidad del acero, lo sofisticado de su composición y la envergadura del sistema férreo.

Los remanentes y vestigios incluidos en el eje de elementos industriales reflejan aspectos culturales relacionados con las manifestaciones fenoménicas, integradas por elementos ferroviarios, arquitectónicos y espacios públicos. Los elementos ferroviarios ilustran la correspondencia de la actividad, los arquitectónicos aseveran la influencia que la implementación del Ferrocarril del Norte generó al momento de diseñar y construir en la ciudad porteña. Los espacios públicos, conmemoran situaciones o hechos históricos, como resultado de procesos ligados a la ciudad, que encuentra su origen en el ferrocarril.

El Ferrocarril del Norte introdujo un elemento imprescindible en la formación de toda sociedad, la arquitectura. Los 11 inmuebles documentados en el apartado de elementos industriales amplían la expresión de la cultura arquitectónica creada por el influjo ferroviario, donde destacan componentes propios del estilo arquitectónico victoriano, integrados con aspectos impuestos por la *United Fruit Company*. Estos edificios con arquitectura peculiar encarnan parte del origen, desarrollo, costumbres y conocimientos técnicos de la sociedad porteña.

El Hotel del Norte representa la magnificencia de la arquitectura porteña de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, se trata de una obra con valor patrimonial que surge en el entorno de la terminal ferroviaria del Norte. El inmueble reúne varios elementos arquitectónicos destacables: la construcción en madera, los amplios corredores con barandales, puertas y ventanas con dinteles en forma reticulada. Desde la perspectiva del mobiliario y equipo, los muebles reflejan una elaboración muy detallada, con diseños botánicos y geométricos (propios del estilo *Art Nouveau*), los relojes, extintores, teléfonos y pinturas antiguas del área que decoran los recintos del hotel, recrean la escena del hotel espacioso y lujoso de finales del siglo XIX.

La terminal portuaria catalogada en esta investigación como un paisaje industrial, expone la máxima transformación ferroviaria de la región y valida nuevamente la teoría sustantiva de esta investigación. La forma en la que está organizada la actividad económica de la sociedad actual de Puerto Barrios (producción, servicios, distribución, cambio y consumo), gira en relación a un medio de transporte terrestre (tráiler-contenedor-plataforma), alejado del sistema original (ferroviario), estos aspectos son determinantes para comprender que este paisaje industrial, no solamente refleja un cambio en el uso que la sociedad le ha dado a sus recursos, sino también la capacidad de adaptar los modos de producción a la realidad cambiante.

Uno de los componentes más importantes e irremplazables en la historia de Puerto Barrios es la terminal portuaria, este espacio maximiza el desarrollo del modo de producción, el crecimiento de la economía y, por ende, de la ciudad. Dentro de este marco, se procederá a realizar un análisis de la estructura urbana de la ciudad, ya que el origen de esta fue generado por el Ferrocarril del Norte, dicho análisis tendrá como soporte primordial aspectos observables en el trabajo de campo.

## **7.1 Estructura urbana**

La obra del Ferrocarril del Norte propició la fundación de la ciudad de Puerto Barrios; con el nacimiento de la nueva ciudad, se generó una urbanización que difiere de la que predomina en otras regiones del país. A manera de sumario, se puede decir que la dinámica de urbanización que aún prevalece en los poblados guatemaltecos, fue generada en el siglo XVIII bajo la influencia española, en donde:

De acuerdo al trazo final del arquitecto español Marcos Ibáñez, el Rey aprueba la construcción formal de la ciudad en 1778, la cual toma la forma de un tablero de ajedrez, con una plaza mayor o plaza central y cuatro plazas adicionales con avenidas de norte a sur y calles de este a oeste, para que también funcionaran como entradas a la ciudad.

Desde el siglo XVIII, se construyen además pequeños callejones y plazas que cumplían la función de dividir la ciudad en cuadrantes y que formaron un núcleo social y recreativo de los diferentes barrios de la ciudad, según la parroquia que los administraba (Sacor, 2008, p. 134).

Un ejemplo conciso de un patrón castellano es el centro histórico de la ciudad de Guatemala, en donde se localiza el Palacio Nacional de la Cultura, la Catedral Metropolitana, el Portal del Comercio y el Mercado Central, sin embargo, en Puerto Barrios no se observa como tal un patrón de esta índole. Hay que destacar que se trata netamente de una ciudad que encuentra su origen con la implementación ferroviaria, de manera que la delineación original para el poblado se efectuó en 1884, conjuntamente, con el proyecto del Ferrocarril del Norte y no bajo la influencia española como sucedió con los demás poblados del país.

El planeamiento urbanístico de la región se caracteriza por la forma ordenada en la que se muestran las calles, con una distribución lineal en un plano ortogonal<sup>9</sup> (fig. 179).

La configuración de este modelo fue aplicada al diseño de grandes ciudades de Estados Unidos; lo cual es un indicativo de la influencia norteamericana generada al proyecto del Ferrocarril del Norte.

---

<sup>9</sup> Calles que se cortan en ángulo recto y un diseño concebido de forma unitaria, donde existen numerosos matices que introducen modificaciones fundamentales en esa estructura básica. Las manzanas pueden ser cuadradas o rectangulares de un tamaño mayor o menor (Capel, 2002, p. 198).



Figura 179. Propuesta original del Ingeniero Silvanus Miller en 1883 para la ciudad de Puerto Barrios (fuente: Planoteca FEGUA, fotografía: Larios, 2011).

El planeamiento urbanístico original abarcaba un perímetro cuadrangular en el que se encontraban distribuidas 25 calles y 5 avenidas; en la parte central se pretendía ubicar los edificios destinados al gobierno, iglesia y comercio, de donde se desprendían vías en forma radial que conformaban algunas avenidas; así también, llama la atención la ubicación de una fortaleza en la parte sur del plano. Hay que tomar en cuenta que, en el siglo XIX, los puertos aún eran considerados como puntos vulnerables de ataques y estas construcciones eran muy comunes en zonas porteñas; esta fortaleza estaba destinada a funcionar como centro de operaciones para prever y repeler cualquier tipo de agresión, los planes eran convertir a Puerto Barrios en un asentamiento completamente defensivo.

Por otra parte, la estructura urbana que muestra la ciudad actualmente, mantiene cierta heterogeneidad con relación a la urbanización propuesta en 1884; ciertamente, se mantienen ciertos parámetros como el perímetro cuadrangular, el trazado lineal de las calles y la ubicación del muelle ferroviario, empero, no se cumplieron otras propuestas como el diseño de la parte central de la zona; este contraste deja entrever la diferencia entre una ciudad con influencia española y una ciudad que tomó auge con la actividad ferroviaria.

Profundizando un poco más en el análisis de la distribución espacial de la región, se puede decir que el inicio de la edificación del muelle originó la creación de los primeros edificios formales en los que se desarrollaron las actividades gubernamentales. La construcción de estos complejos en las cercanías de la terminal ferroviaria y no en la parte central, dio como resultado que fuera en este punto donde se generara el núcleo urbano de la ciudad.

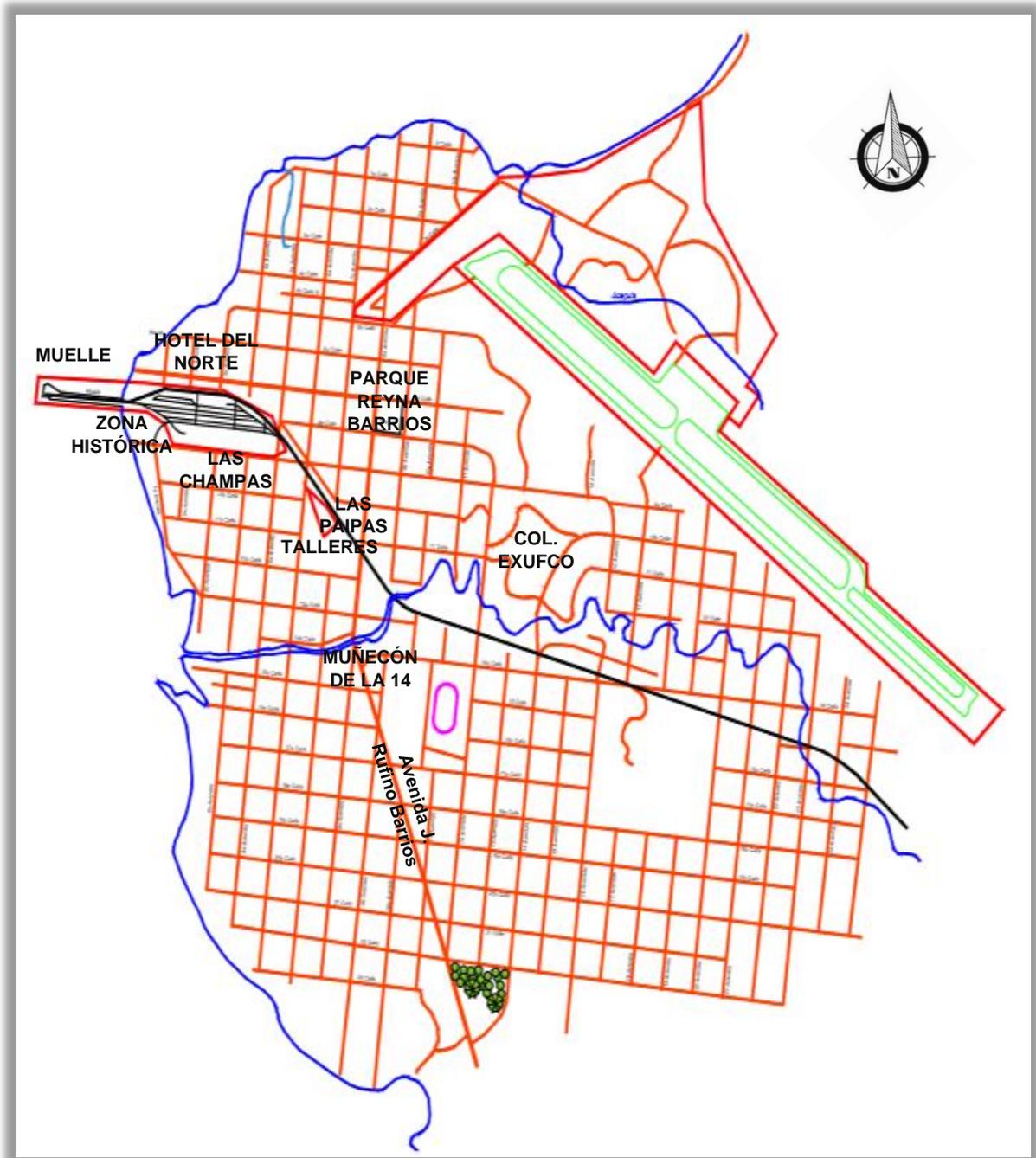
El movimiento económico, político, social y cultural, fue creado mediante las actividades ferroviarias. Con base a lo observado, se puede decir que el centro histórico de Puerto Barrios es la zona que cubre la terminal portuaria y el área circundante a la misma, por conformar la base histórica sobre la cual se fue edificando la ciudad.

En la actualidad la traza de las calles está delineada en dirección oeste-este y las avenidas de norte-sur, formando 24 calles, 25 avenidas y la avenida General J. Rufino Barrios; un punto destacable es la zona del aeropuerto de Puerto Barrios, localizado en la parte noreste del plano de la ciudad. La urbanización permite delimitar el acondicionamiento ante el crecimiento histórico de la ciudad, desde la perspectiva del lugar donde se generó el núcleo urbano hasta la expansión vigente de la región.

Así también, el paisaje urbano permite vislumbrar el desarrollo general y la configuración de cambios que se han adoptado en la ciudad. Al inicio de esta investigación, sobre algunas calles y avenidas aún se podía observar la línea sobre la que corrió el tren, sin embargo, en los últimos años la infraestructura vial ha mejorado notablemente, a través de la pavimentación de algunas áreas, lo que ha ocasionado la pérdida de la línea férrea.

Igualmente, la configuración de la distribución de la ciudad deja ver las áreas en donde se generó mayor influencia ferroviaria, de modo que algunas zonas han tomado nombres relacionados con el ferrocarril, como “Las Paipas”, (nombre otorgado por las pipas de petróleo del ferrocarril); el barrio “Las Champas”, caracterizado por ser el área donde reside la mayor parte de los antiguos trabajadores del ferrocarril. La colonia “Exufco”, (lugar en el que residían los trabajadores estadounidenses de la *United Fruit Company*, conocido también por algunas personas como la colonia de los “gringos” o “canches”, (entiéndase la palabra “canche” como un vocablo guatemalteco, utilizado para referirse a personas de tez blanca y cabello rubio). Del mismo modo, destacan otros componentes como la “Avenida General J. Rufino Barrios” y el área destinada al “Parque Reyna Barrios”, personajes de quien se ha dejado claro en capítulos anteriores, la trascendencia que tuvieron en la historia de Puerto Barrios.

A continuación, se muestran las áreas con mayor influencia ferroviaria en la ciudad de Puerto Barrios (figs. 180-183).



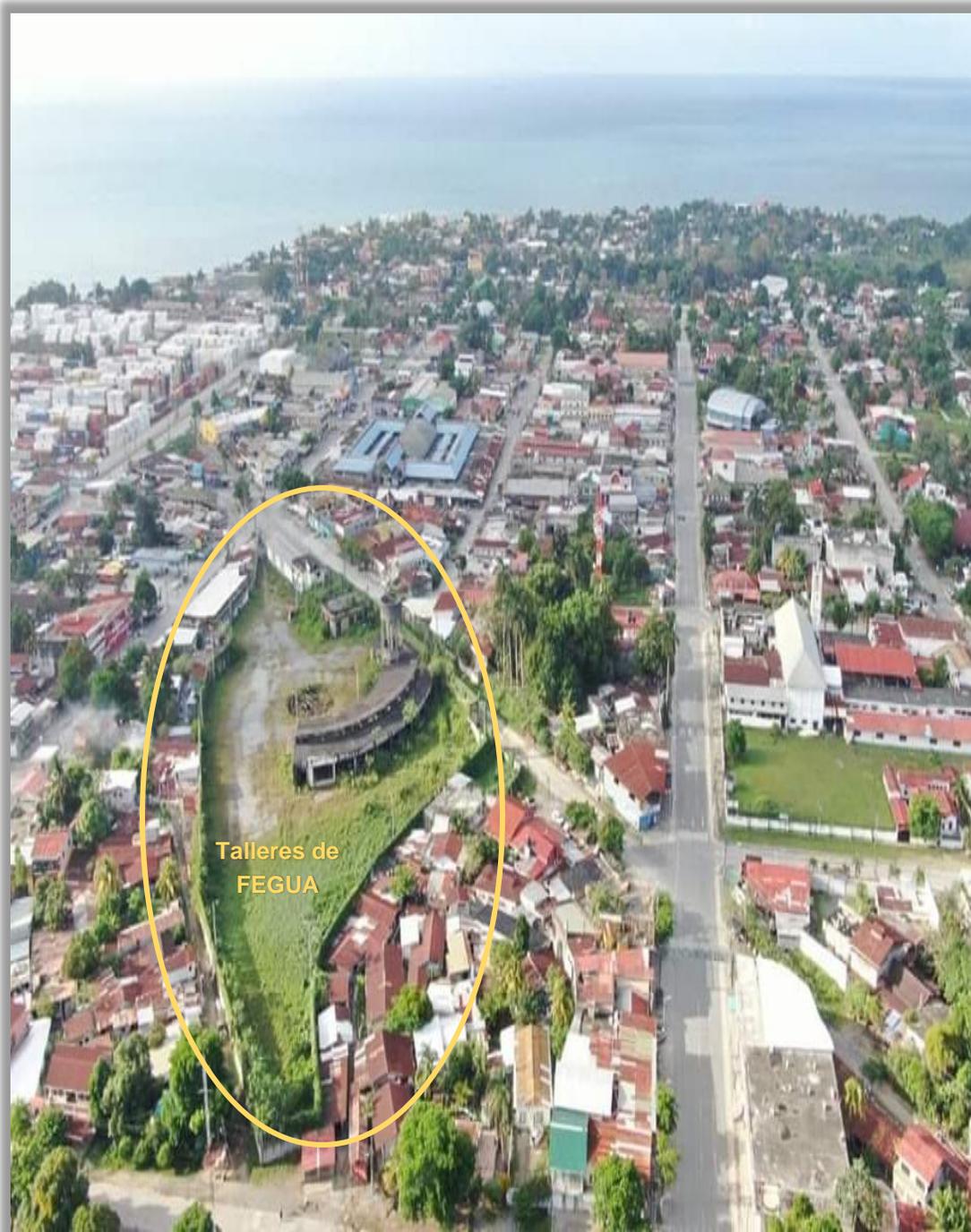
**Figura 180.** Mapa de la ciudad de Puerto Barrios sin escala, mostrando las áreas con mayor influencia ferroviaria (fuente: Tobar, 2020 basado en Centro Hidrográfico/Topográfico de la Agencia de Mapas de Defensa, Washington, D.C. Puerto Barrios and Santo Tomás de Castilla, 1986).



**Figura 181.** Fotografía aérea de Puerto Barrios, señalando la parte con mayor influencia ferroviaria (fuente: Paisajes Nuestro Puerto, 22 de marzo de 2020 recuperado de [www.facebook.com](http://www.facebook.com) consultado el 25/03/2020 modificado por Tobar, 2020).



**Figura 182.** Fotografía aérea de Puerto Barrios señalando la Av. J. Rufino Barrios y el área del monumento al trabajador bananero (fuente: Paisajes Nuestro Puerto, 22 de marzo de 2020 recuperado de [www.facebook.com](http://www.facebook.com) consultado el 25/03/2020 modificado por Tobar, 2020).



**Figura 183.** Fotografía aérea de Puerto Barrios señalando los talleres de FEGUA (fuente: Paisajes Nuestro Puerto, 22 de marzo de 2020 recuperado de [www.facebook.com](http://www.facebook.com) consultado el 25/03/2020 modificado por Tobar, 2020).

Dentro de este orden de ideas, es importante hacer alusión al alcantarillado de la población; el planeamiento urbanístico original pretendía tener un conjunto de tuberías subterráneas, que fuera capaz de transportar las aguas residuales hacia su vertedero, aun así, el tipo de suelo sobre el que se encuentra el asentamiento, caracterizado por un ser una zona húmeda y relativamente plana, aunado a un sistema inapropiado de drenajes y tratamiento de aguas residuales, afectan directamente la dinámica de urbanización. En la actualidad es común visualizar en la ciudad zanjones con aguas negras, que desembocan directamente en el mar Atlántico sin recibir previo tratamiento, no obstante, en los últimos años se han ido implementando medidas que pretenden mejorar esta problemática (fig. 184).



**Figura 184.** Aguas residuales de Puerto Barrios (fotografía: Tobar, 2020).

Resulta claro que la ciudad de Puerto Barrios fue creada bajo la influencia de la actividad ferroviaria y no bajo el influjo español, asimismo, los primeros edificios formales de la ciudad, fueron la estación de tren, las bodegas destinadas para éste y la aduana, generando también los servicios básicos para la población: energía eléctrica, sistema de alumbrado público y agua, este hecho es reforzado con la evidencia de los hallazgos del remanente 5 del área eléctrica I (tablero eléctrico) y los postes de alumbrado público implementados por la *United Fruit Company*

(localizados en el parque Tecún Umán), así como los tanques gemelos (ubicados en los talleres de FEGUA) y el llenacántaro (parque Tecún Umán).

A pesar de que en la actualidad el área que ocupaba la terminal del Ferrocarril del Norte ha sido modificada a un paisaje industrial, para la población porteña, la terminal portuaria no solamente representa un punto de interacción comercial, se trata del espacio en el cual se generó la base de su historia, la transposición en el tiempo y el legado más grande para entender su presente. Este complejo arquitectónico construye la relación con los procesos sociales, encarnando el núcleo urbano de la ciudad.

Se ha verificado que la influencia generada por el sistema ferroviario en Puerto Barrios es vasta, ya que todos los aspectos de su historia están directa o indirectamente ligados al Ferrocarril del Norte, tanto el origen de la ciudad como el nombre de esta, que no deriva de un idioma maya o una lengua náhuatl como sucede en la mayoría de los municipios del país, Puerto Barrios es derivado del nombre del expresidente J. Rufino Barrios, impulsor del proyecto.

## **7.2 Transformaciones y decadencias del ferrocarril**

Vale la pena mencionar que tanto el origen como la expansión del ferrocarril, se ha planteado en diferentes capítulos de la investigación, por lo que, en esta instancia, se pretende plantear los posibles factores que tuvieron repercusión directa en la transformación y deterioro que sufrió el Ferrocarril del Norte y por consecuencia el Patrimonio Cultural de Puerto Barrios.

Inicialmente, el sistema ferroviario que unió la capital guatemalteca con el océano Atlántico, se convirtió en el tramo más importante que tuvo el país. El régimen de Manuel Estrada Cabrera, que duró más de dos décadas, fue relevante para el Ferrocarril del Norte, no solamente porque se logró completar el tramo faltante de la ruta, sino también por todas las políticas implementadas y las múltiples concesiones que le cedió a la *United Fruit Company* para poder operar en el país.

Debe señalarse que Guatemala no fue ajena a las profundas conmociones sociales y políticas que se produjeron en los años posteriores a la Primera Guerra Mundial, así también, el triunfo de la Revolución de Octubre en Rusia 1917 (o simplemente conocida como Revolución Bolchevique), indicaba el inicio de la crisis general del sistema capitalista. En Guatemala esa crisis se expresó en la eclosión de las luchas populares y la caída de Estrada Cabrera (Guerra S, 2016).

Es importante tomar en cuenta que Guatemala experimenta las luces del siglo XX, hasta la caída de Manuel Estrada Cabrera, en el cual se inician alteraciones en espacios que habían sido relegados hasta ese momento, como es el caso del sector obrero que va experimentando notables cambios, hasta desarrollar organizaciones con el objetivo de abogar por sus derechos laborales.

Como lo indica Flores (2011), esta etapa comprende los gobiernos entre (1920-1930) de Carlos Herrera, José María Orellana y Lázaro Chacón, la composición de estas organizaciones es artesanal, de la misma manera que la de las entidades mutualista. Aun cuando los trabajadores de las grandes compañías extranjeras, muelleros, bananeros, ferroviarios, participan en gran medida, también lo hacen en gran escala los artesanos, los obreros de pequeños talleres y los propietarios de estos.

Según Vásquez (2007), estos movimientos provocaron alteración en el sistema ferrocarrilero, que desde 1920 había experimentado bajas con la paralización del servicio, como medio de expresión ante el descontento por las condiciones laborales. Durante esa década, se registraron varios conflictos laborales entre los trabajadores como masas proletarias y las distintas sociedades que explotaban el país, principalmente las internacionales, *United Fruit Company* y la *International Railways of Central América* (pp. 5).

A partir de ese momento inició una transición, de conflictos laborales a huelgas masivas; la década de 1920 fue de constantes protestas y Puerto Barrios no fue la excepción<sup>10</sup>, se exigían una serie de mejoras en las condiciones de trabajo. Estas huelgas marcan el inicio de un gran cambio para el sistema ferroviario y bananero, que estuvieron íntimamente ligados.

Analizando la situación ferroviaria desde la perspectiva de las constantes huelgas, se dirá que la *United Fruit Company* se vio obligada a incorporar mejoras en el sector laboral, que si bien es cierto, algunas ya existían, pero otras tantas fueron implementadas, así pues, la disminución de la jornada laboral, la construcción de edificios en donde funcionaban los comisariatos y otros donde funcionaban modernos centros hospitalarios, así como las viviendas para los trabajadores, pudieron constituir el inicio de “pérdidas” económicas para la UFCO e IRCA. Además, que la imagen que ostentaban se vio dañada a medida que surgían las revueltas en el sector obrero, dando paso a la primera transformación que sufre el sistema ferroviario.

Hay que destacar que los cambios implementados por estas empresas llegan a su punto máximo con “la celebración del primer pacto colectivo de condiciones de trabajo entre el Sindicato de Acción y Mejoramiento Ferrocarrilero SAMF y la *Internacional Railways of Centro América IRCA*” (Vásquez, 2007, p. 9).

---

<sup>10</sup> En abril de 1929, estalló otra huelga en la UFCO, nuevamente entre los muelleros de Puerto Barrios, la cual se hizo por aumentos de salarios y la efectividad de la jornada de trabajo de 8 horas, que ya estaba establecida en la Ley de Trabajo (decreto 1434 del 24 de abril de 1926) (Figueroa, 1990, p. 70).

Posteriormente, en la década de 1930,<sup>11</sup> la IRCA se declara en quiebra, lo que propició que la UFCO absorbiera gran parte de ella; este punto es fundamental en la línea de las transformaciones, ya que con esta acción la *United Fruit Company* logró obtener varios beneficios, entre los que destaca la rebaja en el traslado del banano hacia el océano Atlántico y el aumento del mismo hacia el océano Pacífico, lo que conllevó que durante esa época Puerto Barrios experimenta su máximo apogeo en cuestiones de exportación.

Los decenios siguientes fueron marcados por la persistencia de los sucesos mencionados, el imperio de la UFCO fue cobrando cada vez más fuerza con la ayuda de líderes políticos que gobernaban el país, como fue el caso de Jorge Ubico. Durante este tiempo fueron otorgadas varias concesiones de tierra tanto en el Atlántico como en el Pacífico, con las que la UFCO pudo operar libre de impuestos durante mucho tiempo.

Por consiguiente, Puerto Barrios era básicamente el centro de operaciones, en donde la mayor parte del banano era trasladado a través de sus barcos (La Gran Flota Blanca o *Great White Fleet*), creando un verdadero monopolio en la costa atlántica, sin embargo, la dictadura Ubiquista en la que esta empresa había tomado auge fue derrotada en 1944.

Seguidamente, con la llegada de los gobiernos revolucionarios de Juan José Arévalo Bermejo y Jacobo Árbenz Guzmán, se marcó un gran cambio para el sistema. Éste último enfocó su gestión, en frenar el monopolio de la UFCO, generando equidad en el sector agrícola, a través de la Reforma Agraria y la construcción de la carretera al Atlántico. Este hecho resulta crucial ya que determina una decadencia vasta para el Ferrocarril del Norte.

---

<sup>11</sup> En 1933 la IRCA estaba en bancarrota, la grave crisis mundial de 1929 arruinó muchas empresas. En ese momento la poderosa UFCO compra el 42.6% de las acciones de la IRCA, comprometiéndose a la financiación del ferrocarril (García J, 1987, p. 86).

Desde cualquier criterio, se debe tomar en consideración que el país sufrió una alteración en la estructura social que hasta ese momento se había desarrollado. La innovación a través de una carretera pavimentada al Atlántico, mejoró significativamente la infraestructura del país en cuanto a vías de comunicación; el propósito de habilitar la carretera para menguar el monopolio ejercido por la IRCA y la UFCO, con un sistema de transporte que fuera capaz de competir y superar al ferrocarril propició desbalance en las operaciones del Ferrocarril del Norte, dando paso a una era de cambios.

Aquí entran en juego puntos importantes, ¿de qué manera podría competir el Ferrocarril del Norte contra la carretera al Atlántico? Primeramente, un viaje desde Puerto Barrios hacia la ciudad de Guatemala y viceversa representaba doce horas, antagónicamente, por carretera el viaje se reducía a un lapso de cinco a seis horas; seguidamente, desde la perspectiva del ferrocarril como medio para el transporte de exportación, la carretera conllevaba la implementación de un nuevo medio de conducción: camiones, cabezales, contenedores (modos de producción). Sin embargo, este punto no constituyó un impedimento, la carretera al Atlántico cumplió con el fin para el que fue diseñada, representó un golpe abrupto para el Ferrocarril del Norte y, por ende, para la gran *United Fruit Company* y la *International Railways of Central América*.

Para ese entonces Puerto Barrios era el punto máximo del monopolio IRCA-UFCO, lo cual justifica que, de manera simultánea con la obra de la carretera al Atlántico, se planeara la habilitación del Puerto Santo Tomás de Castilla. La creación de un nuevo puerto no llegó sino varios años después y constituyó cierto debilitamiento en el alcance de Puerto Barrios, ya que no representaba la única conexión con el Atlántico.

Por otro lado, una forma de razonar otro de los elementos que tuvieron impacto en la decadencia del Ferrocarril del Norte, es tomar en cuenta los contratos suscitados entre la IRCA y el Estado de Guatemala, mismos que a raíz de ser incumplidos culminan con la irremediable decadencia de la empresa ferroviaria, dando paso al nacimiento de los Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA).

En este aspecto conviene considerar, primeramente, la creación de la *Guatemala Railway Company* (que más tarde se convirtió en la IRCA), a pocos meses de celebrarse el contrato de 1904 y posteriormente, la obtención de tal empresa por parte de Percival Farquhar (representante de la UFCO). Aunque en funciones y en nombre la IRCA y la UFCO eran distintas, irónicamente eran una misma al perseguir intereses en común; a pesar de eso, cuando la primera se declara en bancarrota y pasa a ser subsidiaria de la empresa bananera, sus beneficios económicos se ven disminuidos y paulatinamente se fue debilitando. En segundo orden y quizá el más importante, la implementación de la carretera al Atlántico conllevó su declive, ocasionando que su inversión ya no fuera rentable.

La conjugación de estos hechos posiblemente fue la razón por la que la IRCA, dejó de cumplir las obligaciones a las que se había comprometido inicialmente con el Estado de Guatemala, el cual, al dejar de percibir tales obligaciones, se hace cargo del sistema ferroviario con la creación de FEGUA, de modo que todos los bienes ferroviarios, así como sus operaciones pasan a formar parte del Estado (ver Anexo IV: fig. 209 placa conmemorativa primer aniversario de FEGUA).

No obstante, mantener el funcionamiento ferroviario en una época en que las carreteras (especialmente la del Atlántico), ofrecían mayores beneficios, era una inversión millonaria que representaba más pérdidas que ganancias, tomando en cuenta que FEGUA mantuvo las operaciones por más de dos décadas.

Con lo anterior y dentro de un parámetro de políticas implementadas, el año de 1996 fue el punto medular mediante la cual no solamente se desarrolló la transformación más grande del sistema ferroviario de Guatemala, sino que indirectamente se gesta un proceso gradual de deterioro y abandono.

El ferrocarril como entidad gubernamental formaba parte de un conjunto de empresas inoperables para el Estado, fue así como el gobierno de Álvaro Arzú cierra las operaciones ferroviarias e inició un proceso de licitación en donde la empresa Compañía Desarrolladora Ferroviaria (Ferrovías Guatemala), obtuvo el usufructo para administrar las líneas ferroviarias en 1997<sup>12</sup>.

Es evidente que desde ese momento se inició una era diferente para el sistema ferrocarrilero, en el que predominaron las dificultades y la incertidumbre ante el futuro de lo que algún día fue el sueño dorado de los guatemaltecos. Aunque algunas líneas siguieron funcionando, como la del Ferrocarril del Norte, no lo hicieron de forma regular (solo con transporte de carga); a partir del año 2007, se cierran oficialmente las operaciones y con ello, se llega a la decadencia total del sistema ferroviario.

Conviene mencionar que, en el año 2016, Ferrovías Guatemala en conjunto con autoridades estatales y privadas, retomaron la planificación para poner en funcionamiento el ferrocarril, dando paso al proyecto llamado “Metro Riel”, que pretende unir algunos puntos de la ciudad a través de un tren eléctrico, mismo que se encuentra en fase de viabilidad.

Así también han surgido otros proyectos, como el “Tren Urbano”, con el que se ha revitalizado parte del tendido férreo de la ciudad y se han realizado algunas pruebas, que han pasado a la historia por diversas razones.

---

<sup>12</sup> La política de privatización implementada con Álvaro Arzú cedió los derechos de vía y el equipo ferroviario fue puesto a subasta en usufructo, licitación que FEGUA otorgó a la Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A., empresa que cuenta con el respaldo de la firma estadounidense *Railroad Development Corporation* (RDC) (Chang, 1995, p. 128).

Primeramente, por lo que representaría para el país volver a tener un sistema ferroviario activo, así sea en áreas determinadas y en segundo plano, la admiración que han causado las pruebas de movilización, como fue la realizada el 26 de octubre del año 2019 con la locomotora denominada “La Chula” (Nómada, 28 de octubre, 2019). En ella viajaba el entonces presidente de la República, Jimmy Morales, quien no pudo continuar el trayecto por un descarrilamiento; este hecho da la pauta de que se necesita de trabajo arduo y tecnología apropiada para volver a darle vida al ferrocarril.

Para finalizar este apartado es conveniente acotar, que, los movimientos expuestos que provocaron alteración en el sistema ferrocarrilero a través de las protestas contra el régimen de trabajo, la declaración en quiebra de la IRCA y el nacimiento de FEGUA, repercutieron directamente en el deterioro de las actividades férreas, no obstante, el punto medular de debilitamiento fue producido por el cierre de operaciones, en este aspecto la aplicación del materialismo histórico en esta investigación, mediante el modo de producción, permitió abstraer las formas fenoménicas que afectan la integridad del Patrimonio Industrial en Puerto Barrios.

El sistema ferroviario como el modo de producción característico sobre el que estaba constituida la sociedad porteña del siglo XX, se vio superado a finales de siglo por nuevas técnicas, con nuevos recursos, nueva tecnología, nuevos conocimientos que aunados a factores políticos cedieron paso a una era de cambios caracterizados por dos elementos esenciales: el cambio de la economía en el tiempo y, el más importante para esta investigación, la transición hacía el abandono y la destrucción de todos los elementos que algún día formaron parte del sistema ferroviario, ocasionados en gran medida por el desconocimiento del valor histórico que poseen.

### 7.3 Daños del Patrimonio Industrial

Una de las causas más desfavorables que atentan contra la integridad de este patrimonio son las de carácter meteorológico, Puerto Barrios es un área con alta precipitación pluvial, siendo la humedad y la lluvia factores que generan deterioro significativo principalmente en los remanentes de los talleres de FEGUA, principalmente en los del área de vapor, hay que recordar que son objetos elaborados a base de acero y al estar expuestos al intemperismo, se crea un proceso de corrosión.

Otro componente de origen natural que ha ocasionado serios daños son los sismos y terremotos, como el sucedido en febrero de 1976 que culminó con el hundimiento parcial del muelle ferroviario y de varias bodegas que estaban al servicio de la estación, actualmente la terminal portuaria de Puerto Barrios. Un aspecto importante, a tomar en cuenta en este ámbito es la constante interacción comercial de la zona y la operación de empresas bananeras, que, al ampliar sus instalaciones, han readecuado áreas transformando espacios históricos en bodegas de almacenamiento para contenedores.

Cada elemento arqueológico, generalmente está en constante riesgo de destrucción, los aspectos naturales son una constante amenaza, empero, no son los únicos, vale la pena mencionar el deterioro causado por acciones humanas, siendo los casos más comunes el vandalismo (figs.185 y 186).



**Figuras 185 y 186.** Izquierda, grafiti en el interior del remanente 3.1. Derecha, grafitis en el exterior del remanente 2 (fotografías: Tobar, 2019).

Este tipo de acciones destructivas juegan un papel importante, ya que no solamente alteran sustancialmente la preservación del patrimonio heredado por el sistema ferroviario, sino que también entran a colación aspectos relacionados con la población porteña.

En este punto es elemental analizar los datos obtenidos a través de las encuestas (ver Anexo III: figs. 187-194), ya que a través de esta información se puede determinar, la razón o las razones que provocan el desentendimiento de la población en la preservación del Patrimonio Industrial. Tal y como se referenció en el capítulo I (apartado metodológico), en el grupo etario se utilizaron cuatro rangos; para fines investigativos y explicativos inicialmente se procederá a mostrar los resultados del rango 2, 3 y 4:

Las personas incluidas en estos rangos que oscilan entre 41 y 87 años de edad, poseen una concepción amplia sobre su historia, para ellos hablar del origen de Puerto Barrios, es partir del ferrocarril, de “la frutera” (como se le conoce en la región a la *United Fruit Company*), la IRCA y de la manera en la que sus padres migraron desde departamentos como El Progreso, Zacapa y Chiquimula, para establecerse en Puerto Barrios, el lugar en donde se daban amplias oportunidades de trabajo.

Los vestigios en los cuales algún día se desarrollaron actividades ferroviarias, generan una especie de reconocimiento, mediante el cual pueden reconstruir su pasado íntimamente ligado al ferrocarril. Las personas recuerdan con nostalgia el Puerto Barrios lleno de locomotoras o “máquinas”, halando los carros llenos de banano y de personas.

Algunos de estos recuerdos pudieron registrarse en conversaciones posteriores a las encuestas, cuando los informantes expresaron con nostalgia remembranzas con relación al Ferrocarril del Norte:

*“aún recuerdo la sirena que sonaba cuando había embarque e inmediatamente los trabajadores se iban al muelle a cargar”* (Carmen Mejía Sosa, comunicación personal, enero 2020).

*“yo viajaba en el ferrocarril, vendía empanaditas y chuchitos por 10 centavos”* (María Morales, comunicación personal, enero 2020).

Estos testimonios resultan cruciales para reconstruir la vida de la población que vivió directa o indirectamente en una cultura ferroviaria, primordialmente porque la mayoría de vestigios están desapareciendo. En este sentido, un informante enfatizó:

*“es importante cuidar lo poco que queda del ferrocarril ... es la historia de nuestro pueblo”* (Antonio López, comunicación personal, enero 2020).

No obstante, en el análisis sistemático de las encuestas a través del rango 1 (20-30 años), es palpable la desvinculación de las personas con su pasado. En esta situación pueden influenciar varios factores, como lo son los cambios establecidos en el sistema educativo, en donde no se prioriza el estudio de la historia, o el poco o nulo traslado de conocimiento empírico por parte de las generaciones anteriores.

El traspaso de historias personales y/o colectivas es fundamental, no solamente para reconstruir el pasado sino también para propiciar una cultura de preservación sobre el Patrimonio Cultural; en este punto es necesario hacer hincapié a las palabras de Jorge Pedro Uribe Llamas (2015) “Solo se cuida lo que se quiere y solo se quiere lo que se conoce” (p. 27).

Con esta información es posible concluir otro dato importante, las personas que se encuentran entre los 20 y 30 años (rango 1), nacieron entre la década de los 2000 y de 1990, estas décadas fueron decisivas en la decadencia del ferrocarril. El hecho de que en 1996 se clausuraran de operaciones ferroviarias, convierte esta situación en un acontecimiento ajeno a su época, desconociendo parte importante de su historia y en donde cobra más sentido aún lo escrito por Uribe Llamas. Lo que en cierta medida puede justificar el desentendimiento de parte de la población con relación al abandono y por ende la destrucción del Patrimonio Industrial.

En función de lo planteado se dirá que existe amplia evidencia para tomar como positiva la hipótesis expuesta en el planteamiento de esta investigación.

La influencia ejercida por el Ferrocarril del Norte sobre Puerto Barrios es amplia, destacando la creación de la ciudad, el desarrollo social, urbano, arquitectónico, elementos que actualmente forman parte del Patrimonio Industrial del país; patrimonio que es seriamente afectado con la clausura de operaciones ferroviarias, creando un impacto directo en el abandono, en el desconocimiento de esta importante línea ferroviaria y en el desarrollo paulatino de la destrucción del Patrimonio Industrial.

#### **7.4 Pasado y presente en Puerto Barrios**

Más allá de ser el puerto principal del Atlántico, desde su fundación el modo de vida en Puerto Barrios estuvo ligado a la actividad industrial a través del Ferrocarril del Norte, el cual creó una especie de simbiosis, donde se mezclaron factores estratégicos que influenciaron directamente las actividades portuarias, representando un elemento clave para el comercio y, por ende, desarrollo económico para Guatemala.

Con lo anterior y dentro de un contexto histórico, el protagonista de ese desarrollo económico desde cualquier perspectiva fue el Ferrocarril del Norte, por haberse convertido en el principal y único medio en el que se transportaba la mercancía. Durante esa época, el comercio, la economía y el ferrocarril, colocaron a Puerto Barrios en primer plano, como el punto en el que se desarrollaba la mayor parte de actividades.

Durante las visitas de campo, se pudo determinar que estas circunstancias se mantienen hasta nuestros días, Puerto Barrios sigue siendo el núcleo donde se mueve la mayor parte de las exportaciones del país.

Los centros estratégicos de ese comercio siguen siendo los mismos que se originaron con el Ferrocarril del Norte, con la única y gran excepción, de que el medio de transporte que generó todo ese movimiento industrial ya no existe.

Las locomotoras fueron suplantadas por los cabezales, los vagones por los contenedores y los rieles por las carreteras. No obstante, la ciudad de Puerto Barrios sigue representando el foco principal de salida al Atlántico, ya que ha tenido la capacidad de adaptar los modos de producción a la realidad cambiante, logrando equilibrio en las actividades para las que fue diseñada.

## **7.5 Conclusiones**

El esquema teórico de estudio en coordinación con la Arqueología Industrial permitió orientar la investigación al razonamiento a través de conexiones causales y lógicas, con la que se pudo indagar en el patrimonio arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios y, por ende, en la vinculación del materialismo histórico al estudio arqueológico, por lo cual se afirma la utilidad del esquema teórico utilizado y la relevancia de la obra “El proceso de investigación en la arqueología” de Luis Felipe Bate (1998), la cual contribuyó a fortalecer el trabajo realizado.

La metodología utilizada constituyó un medio insustituible para canalizar la presentación de resultados. El reconocimiento arqueológico supuso la comprensión del área de estudio; la localización, implicó la identificación de los talleres de FEGUA como un sitio arqueológico industrial; el método del registro arqueológico permitió documentar y clasificar la evidencia arqueológica industrial, la aplicación de la encuesta involucró el vínculo de información relacionado con aspectos de la población porteña, con lo cual se puede enfatizar que la producción de conocimiento adquirido mediante la aplicación de la metodología es amplia, por lo que se concluye la efectividad de esta a la investigación.

La visita a bibliotecas, hemerotecas y centros de documentación constituyó un soporte primordial dentro de la metodología, mediante ella se pudieron construir los capítulos III, IV, y V (marco geográfico e histórico, la Revolución Industrial y el Ferrocarril del Norte respectivamente).

A pesar de las constantes mejoras implementadas en el ámbito tecnológico y del fácil acceso a documentos en páginas de internet, es importante mencionar que la información localizada en las instituciones mencionadas en el apartado 1.7.1.4 (trabajo bibliográfico), constituyó un componente inmejorable dentro de la investigación.

La aplicación de estrategias metodológicas en correspondencia con elementos teóricos en el desarrollo de la investigación, permitió alcanzar el objetivo general de estudio, no solamente con la identificación, sino también con la documentación del contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios, en el cual se identificaron tres escenarios: conjuntos industriales, elementos industriales y paisajes industriales.

El registro documentado del Patrimonio Industrial era uno de los objetivos primordiales de la investigación, el que se pudo lograr mediante los escenarios anteriormente citados y la siguiente exposición: conjunto industrial, con diferentes áreas para los bienes inmuebles y equipos para el caso de los bienes muebles, siendo éstos: área de bodega, área eléctrica I, área eléctrica II, los tanques, área de talleres, casa redonda, tornamesa, equipo de pesaje, mobiliario y equipo, equipo de energía, equipo de vapor, equipo rodante y equipo de abastecimiento, la combinación de estos elementos permitieron reconocer a los talleres de FEGUA como un sitio arqueológico industrial. El registro de los elementos industriales permitió documentar componentes creados en el contexto ferroviario, tales como: elementos ferroviarios, elementos arquitectónicos y espacios públicos. En el ámbito de los paisajes industriales, se registró el único escenario dentro de esta naturaleza, siendo la terminal portuaria de la ciudad de Puerto Barrios.

A través de este registro también se pudo responder a la primera pregunta de investigación, ¿Qué clase de elementos (edificios, remanentes, espacios públicos, casas), resultantes de la actividad ferroviaria en Puerto Barrios son visibles actualmente?, lo cual es evidenciado en el capítulo VI de este trabajo, que lleva por nombre “contexto arqueológico industrial”, se puede decir que existen principalmente dos tipos de inmuebles, unos en los cuales se desarrollaron

actividades ferroviarias como los localizados en los talleres de FEGUA, así como los inmuebles que surgen dentro del contexto férreo como el mayestático Hotel del Norte, el palacio del cine, el comisariato de la UFCO, la casa de “Guico” e inmuebles con arquitectura propia de la zona; así también, existe variedad de remanentes arqueológicos industriales, como básculas de pesaje industrial, escritorios, mesas, armarios, motores de locomotora diésel, tableros de electricidad, máquinas de vapor, vagones, depósitos, entre otros. En relación a los espacios públicos se destaca el parque Tecún Umán con varios elementos históricos ligados al contexto arqueológico industrial de la terminal original del Ferrocarril del Norte.

El segundo objetivo específico de investigación era la realización de un análisis de la estructura urbana actual de la ciudad de Puerto Barrios con relación al planeamiento original del proyecto del Ferrocarril del Norte, objetivo que tuvo íntima relación con la segunda incógnita de estudio, ¿Cuál es la estructura urbana actual de la ciudad de Puerto Barrios con relación a la urbanización planteada por Silvanus Miller en 1884?, al respecto se determinó que la metamorfosis generada en el litoral Atlántico a finales del siglo XX, es el resultado del progreso implementado en el área de transporte a partir de la Revolución Industrial, lo que posteriormente establece una alteración en la organización económica social (modo de producción), con el cual se inició el proyecto del Ferrocarril del Norte y se originó la ciudad de Puerto Barrios, no obstante, se comprobó que la estructura urbana que mantiene la actual ciudad guarda ciertas discrepancias con el plan original.

La estructura urbana de Puerto Barrios expone que el espacio o núcleo urbano es la terminal portuaria, mediante la cual tomó forma y un significado social la ciudad; la edificación de los primeros inmuebles como el muelle, la estación ferroviaria, los talleres, patios, bodegas, la aduana, el Edificio Tivoli, la Oficina Portuaria (*Port Office*), el Comisariato de la UFCO, el Edificio de Correos y Telégrafos, Policía Nacional, Cárcel y Municipalidad, marcaron la urbanización que posee la ciudad actualmente, destacando la delineación en dirección oeste-este de las calles y norte-sur para las avenidas, que dan como resultado 24 calles y 25 avenidas.

A partir del análisis de la estructura urbana, también se pudo determinar la enorme influencia ferroviaria que existe en relación al nombre de algunas áreas de la ciudad, como: Las Paipas, Las Champas, la Colonia Exufco, el Parque Reyna Barrios, la Avenida J. Rufino Barrios y el mismo nombre de la ciudad, Puerto Barrios.

Los aspectos citados permitieron demostrar la disparidad que existe entre la urbanización planteada por Miller (ingeniero a cargo del proyecto del Ferrocarril del Norte) en el año 1884, con la estructura urbana actual de la ciudad de Puerto Barrios. Dicha disparidad radica principalmente a que la propuesta de Miller, poseía características de un patrón castellano, con el que se pretendía ubicar la plaza mayor (edificios de gobierno, iglesia y comercio), en la parte central del poblado, sin embargo, al momento de ejecutar el proyecto, la construcción de los primeros edificios formales de la ciudad, surgieron en el contexto del muelle y la estación de la terminal ferroviaria, lo que propició que fuera este espacio en donde se generó el núcleo urbano de la ciudad, es decir, el centro histórico de la ciudad de Puerto Barrios.

El tercer objetivo de investigación planteó el análisis de los acontecimientos que repercutieron en la transformación y decadencias físicas asociadas al Ferrocarril del Norte. Se establecieron las causantes que más impacto tuvieron en relación a las transformaciones que sufrió la línea ferroviaria del Norte, en primer orden las conmociones sociales generadas en los años posteriores a la Primera Guerra Mundial, que se evidenciaron en Guatemala a través de las luchas populares y que repercutieron directamente en el sistema ferroviario, provocando cambios en el plan de trabajo de la *International Railways of Central América* y la *United Fruit Company* (UFCO); en segundo orden, la absorción de la UFCO sobre la IRCA, con el cual la primera tomó el control absoluto del Ferrocarril del Norte.

En tercer orden, las políticas implementadas por Jacobo Árbenz Guzmán con la construcción de la carretera al Atlántico, lo cual causó una decadencia significativa para el ferrocarril; en cuarto orden, la creación de FEGUA, mediante la cual todos los bienes y operaciones férreas pasan a formar parte del Estado guatemalteco.

Por último, en quinto orden y el más importante, el cierre parcial de operaciones ferroviarias en el año 1996, en donde inicia un proceso de deterioro y destrucción del Patrimonio Industrial ferroviario.

Reconocer los motivos que generan desconocimiento en la población porteña sobre la preservación del Patrimonio Industrial constituyó el cuarto objetivo de investigación, en este sentido fue elemental el análisis del rango 1 de las encuestas (grupo etario 20-30 años), a través del cual se pudo determinar que el aspecto primordial es la falta de información que cierto sector de la población posee acerca de la historia del Ferrocarril del Norte, lo que supone la falta de comprensión acerca de que los vestigios y remanentes que formaron parte de las operaciones ferroviarias integran parte del Patrimonio Industrial del país y deberían preservarse.

En este ámbito resulta sustancial colocar la tercera pregunta de investigación, la cual planteó ¿De qué forma se puede coadyuvar la consciencia de la población en relación al valor patrimonial que poseen los objetos derivados de la tecnología industrial?, se verificó que una manera fehaciente de coadyuvar la consciencia de la población porteña es la documentación del Patrimonio Industrial, esta acción fomenta el conocimiento acerca de remanentes arqueológicos industriales y de elementos creados bajo el influjo ferroviario, con el que se puede conocer desde una perspectiva arqueológica el Ferrocarril del Norte, con el que se contribuye a informar.

La cuarta y última pregunta de investigación ¿Cuáles son las razones que provocan el desentendimiento de la población en la preservación del Patrimonio Industrial? en este punto se determinaron que existen dos factores primordiales que influyen en el asunto, el primero está relacionado con el desconocimiento de cierto sector de la población con el tema ferroviario, generado en gran medida por el cierre de operaciones ferroviarias. El otro factor consiste en el arrendamiento de lugares históricos por parte de autoridades locales a empresas que operan en el puerto, esta acción genera descontento en la población que sobrepasa los 40 años de edad, sin embargo, es un hecho que no pueden frenar.

En relación al planteamiento de la hipótesis se comprobó el vasto desarrollo que experimentó Puerto Barrios con la implementación del Ferrocarril del Norte, destacando el origen de la ciudad, de la arquitectura, de la urbanización y de todos los recursos técnicos, dichos elementos son evidenciados en los capítulos V y VI de investigación, del mismo modo, se pudo evidenciar mediante el análisis de las encuestas que el cierre de operaciones ferroviarias ha contribuido a fortalecer el desconocimiento de la historia férrea, además de que a partir del año 1996 inicia una era de abandono y destrucción del patrimonio ferroviario. La conjugación de estos hechos nos ayuda a dar por comprobada la hipótesis de investigación.

El proceso de privatización del sistema ferroviario en Guatemala no solamente ocasionó el despido de cientos de trabajadores, sino también, el debilitamiento del ferrocarril hasta llegar al cierre de actividades. Han pasado más de dos décadas desde ese momento y aunque existen planes que pretenden retomar el servicio en algunos puntos de la ciudad, no parecer ser una opción viable para retomar el funcionamiento en todo el país. En primer lugar, se debe tomar en cuenta que parte de la línea férrea existente se encuentra en pésimas condiciones, producidas en gran manera por el tiempo transcurrido, sin recibir mantenimiento y, por otra parte, existen otros factores como el saqueo de los rieles para convertirlos en chatarra y la invasión efectuada sobre el derecho de vía.

En segundo lugar y quizá el más importante, tomando en cuenta las constantes mejoras implementadas en el ámbito de las comunicaciones y los transportes en países desarrollados, resultaría poco oportuno retomar las actividades ferroviarias con tecnología del siglo XX; por lo que el renacer del ferrocarril dependerá en gran medida de inversiones millonarias, para adoptar un servicio ferroviario avanzado, seguro y competitivo, que genere mayor desarrollo para Guatemala.

En gran medida la economía de un país depende de sus vías de comunicación, el ferrocarril como medio de transporte genera mayor capacidad tanto en el traslado de mercancías como de personas a gran distancia; gran ejemplo de esto son los sistemas ferroviarios que poseen países europeos, en donde han evolucionado de manera óptima, al punto de ser protagonistas en el desarrollo que ostentan las

naciones. Bajo esta temática, Guatemala al no contar con una herramienta insustituible como el ferrocarril, experimenta una baja en cuanto a su desarrollo.

Finalmente, la realidad que experimenta Puerto Barrios en cuanto a la conservación de su Patrimonio Cultural es alarmante, el deterioro y la desaparición de espacios y elementos históricos avanza a pasos agigantados, en donde no influye solamente el desconocimiento de un sector de la población, sino también el poco interés de autoridades locales y nacionales para proteger uno de los escenarios arqueológicos industriales históricos, más importantes de Guatemala.

## **7.6 Recomendaciones**

### **7.6.1 Museo ferroviario**

La información obtenida de las encuestas permitió establecer datos muy importantes (ver Anexo III: figs. 187-194), al preguntarles a las personas entrevistadas ¿qué tipo de uso considera que se le puede dar a las instalaciones de los talleres de FEGUA?, el 95% de la muestra total coincidió en la creación de un museo.

A pesar de manifestar desconocimiento en las primeras tres preguntas de la encuesta (figura 3 modelo de encuesta, pág. 21), la opinión de la población encuestada del rango 1 (20 a 30 años), cambió a partir de la cuarta pregunta, en donde al saber que las antiguas estaciones de ferrocarril y los edificios que habían albergado actividades relacionadas, son parte del Patrimonio Cultural de Guatemala, manifestaron que era importante rescatarlas y que lo más viable era hacer un museo en los antiguos talleres de FEGUA.

Se sugiere a las autoridades municipales la creación de un museo ferroviario. Si tomamos en cuenta los antecedentes históricos se podría plantear que las instalaciones fueran en un segmento de la actual terminal portuaria, como en el edificio del comisariato de la *United Fruit Company*, pero no es viable por la constante interacción comercial del área circundante.

El lugar idóneo para crear un museo son los talleres de FEGUA, ya que es el espacio que posee la evidencia suficiente para recrear la esencia de lo que es un museo. Los bienes inmuebles que poseen mayor antigüedad como el área eléctrica I, área eléctrica II y la casa redonda pueden ser sometidos a restauración, dicha actividad puede ser desarrollada con el asesoramiento de un equipo multidisciplinar (expertos en restauración, arqueólogos, arquitectos, ingenieros, museólogos). Otro aspecto valioso de los talleres de FEGUA es que los inmuebles aún conservan en su interior parte de los remanentes industriales con los cuales se llevaron a cabo parte de las actividades ferroviarias, dichos remanentes con una correcta intervención pueden ser expuestas como las obras ingenieriles del siglo XX.

Para la recreación del museo se cree recomendable que el espacio designado dentro de los talleres como área de bodega, muestre la historia del Ferrocarril del Norte, así como las manifestaciones que se generaron con este fenómeno (comisariatos, cines, arquitectura, monumentos etc.), a través de una perspectiva fotográfica, para que visitantes locales, nacionales e internacionales, puedan entender y conocer la importancia y trascendencia en el tiempo del Patrimonio Industrial.

Este museo representaría un elemento valioso en la reconstrucción de su pasado, por otro lado, los talleres de FEGUA, están localizados en un área céntrica, lo cual resultaría útil para la atracción turística de la población, además de resultar único en su clase, ya que Puerto Barrios actualmente no cuenta con un área dedicada a la exposición de objetos con valor histórico y cultural, por lo cual el museo sería un componente innovador dentro de la ciudad.

La creación de un museo del ferrocarril en Puerto Barrios sería un proyecto de gran impacto, con ello se lograría rescatar parte de los remanentes industriales y edificios que están expuestos al deterioro y se crearía un núcleo que incentive a la población local y en general, a preservar los remanentes arqueológicos que son testimonio de su pasado, fortaleciendo su historia y heredando a las nuevas generaciones una cultura en la que se valore y proteja el patrimonio, además de fomentar el desarrollo turístico.

### 7.6.2 A las autoridades locales

Se recomienda a las autoridades municipales de Puerto Barrios, proteger los espacios históricos como el parque Tecún Umán (y los elementos incluidos en él), el antiguo edificio del comisariato de la *United Fruit Company*, así como el inmueble donde funcionaron las oficinas de correos, telégrafos, policía y cárcel, ya que forman parte del complejo arquitectónico generado con el Ferrocarril del Norte y al estar en el entorno de la terminal portuaria, corren el riesgo de ser destruidos o modificados a bodegas de almacenamiento de contenedores.

Por consiguiente, se sugiere evitar otorgar el arrendamiento de estos sitios a empresas comerciales que operan en el área, ya que al expandir las operaciones comerciales han transformado espacios que deberían haberse conservado.

### 7.6.3 A la comunidad porteña

Se sugiere a la comunidad porteña y a las autoridades locales velar por la protección de las instalaciones del Hotel del Norte. El hotel encierra más de un centenario de historia, es el único hotel en Guatemala que surge en el contexto ferroviario que permanece con operaciones abiertas, representando el máximo legado de lo que fue el grandioso Ferrocarril del Norte.

### 7.6.4 A la comunidad arqueológica

Aunque en los últimos años la dinámica investigativa con relación al Patrimonio Industrial ha cambiado, aún falta mucho por hacer, existe variedad de material arqueológico industrial como haciendas, trapiches, ingenios, molinos, beneficios de café, antiguas estaciones ferroviarias, infraestructura ferroviaria y un sinnúmero de evidencia que merece un estudio profundo como el de una tesis, para ser reconocido como patrimonio nacional, ya que resulta elemental registrar un pasado no tan lejano.

## BIBLIOGRAFÍA CITADA EN EL TEXTO

- Álvarez-Areces, Miguel. (2008). Patrimonio Industrial: Un futuro para el pasado desde la visión europea. *Apuntes* 21 (1):6.25. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.
- Aparicio, Anita. (2015). *Ecos de un teatro vacío: Viñetas de una Era en Guatemala: de Justo Rufino Barrios a Manuel Estrada Cabrera*. Magna Terra editores, Guatemala.
- Ashton, Thomas. (1950). *La revolución industrial: 1760-1830*. Fondo de Cultura Económica, México.
- Attolini, Amalia. (2011). *Intercambio y caminos en el mundo maya prehispánico*. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Nacional de Antropología e Historia. Pp. 51-78. ISBN 978-607-02-0660-3.
- Ayres, Robert. (1987). *La próxima revolución Industrial*. Ediciones Gernika, México.
- Azcarate Blanca y Antonio Fernández. (2017). *Geografía de los paisajes culturales*. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid.
- Bailey Bertila, Yvonne Putzeys y Rubén Larios. (2000). Registro de una colección arqueológico-industrial en Guatemala: El caso del Ferrocarril. En *XIV Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 2000* (editado por J.P. Laporte, A.C. Suasnívar y B. Arroyo), pp.638-643. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala.
- Bancafé. (2002). *Colección Guatemala Izabal*. Izabal en el ayer. Bustamante Editores, S.L. Brunch, 94-08009 Barcelona I.S.B.N 84-89775-21-4.
- Barillas, Francis. (1975). Organización del mantenimiento del sector diésel-eléctrico de los ferrocarriles de Guatemala. Tesis de Licenciatura, Facultad de Ingeniería, USAC, Guatemala.
- Barrios, Lina. (2001). Tras las huellas del poder local: La alcaldía indígena en Guatemala, del siglo XVI al siglo XX. Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales (IDIES), Universidad Rafael Landívar.
- Bascom Jones, Máximo Soto y William Scoullar. (1915). *El libro azul de Guatemala: Relato e historia sobre la vida de las personas más prominentes*. Searcy & Pfaff, New Orleans, Estados Unidos.

- Bate, Luis Felipe. (1998). *El proceso de investigación en arqueología*. CRÍTICA. Barcelona, España.
- Benitez, José. (1991). *Las formaciones económico-sociales preclasistas en los alrededores del valle de la Antigua Guatemala*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- Blanco Roberto y Mariano González. (2019). *Historia del mundo contemporáneo*. Editorial Editex. ISBN 9788491618621.
- Bronson, Richard y Rebecca Orozco. (1991). *Proyecto arqueológico Izabal fase II*. Pp. 11-111. Shell Exploration B.V. & Fundación La Ruta Maya.
- (1993). *Atlas arqueológico de la cuenca del Río Dulce/Lago de Izabal*. Pp. 3-20. Shell exploradora y productora Guatemala, B.V. Fundación La Ruta Maya.
- Butzer, Karl. (1989). *Arqueología una ecología del hombre*. Ediciones Bellatera, S.A. Barcelona. ISBN 84-7290-058-4.
- Cabezas, Horacio. (2000). *Izabal durante el siglo XIX*. Galería Guatemala, Izabal garífuna 8 (2). Fundación G&T.
- Chavarría, Francisco. (1970). *Problemática urbanística de los ferrocarriles en la ciudad de Guatemala y análisis para su solución en el área metropolitana*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Chinchilla María, Laura De León y Frenelly Salguero (1991). *Traslado de la estación central de los ferrocarriles de Guatemala*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Capel, Horacio. (2002). *La morfología de las ciudades*. Ediciones del Serbal, Barcelona. ISBN 978-84-7628-548-0.
- Carballido Mariana, y Pablo Fernández. (2001). El registro arqueológico: evidencia, contexto y procesos de formación. *La Trama Cultural, textos de antropología y arqueología*, pp. 75-82. Ediciones Caligraf, Buenos Aires, Argentina.
- Casasola, Alexander. (2011). *Intervención de la estación del ferrocarril de El Rancho y Vía Verde hacia El Júcaro, El Progreso*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Castillo, Federico. (1998). *Recuerdos de ayer... Grandeza de hoy*. Monografía de Izabal. Guatemala.

- Castillo, María. (2003). Restauración y reciclaje para uso turístico de las antiguas instalaciones del ferrocarril en el Puerto de San José. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Castro Verónica y Claudia Santos. (2006). Reciclaje del conjunto ferroviario de Gualán y Vía Verde a Iguana. Tesis de Licenciatura, Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Centro Hidrográfico/Topográfico de la Agencia de Mapas de Defensa, Washington, D.C. (1986). Puerto Barrios and Santo Tomás de Castilla. NSN 7643014954870.
- Chagollán Fausto, López Inocencio, Ávila Andrés, Del Campo José, Reyes Sandra y Cervantes Cenovia. (2006). *Educación Ambiental*. Umbral Editorial. Zapopán, Jalisco. ISBN: 970-9758-20-9.
- Chang, Germán. (1995). *Guía de historia y geografía del departamento de Izabal*. Guatemala.
- (2006). *Monografía del departamento de Izabal*. Segunda edición, Guatemala.
- Childe, Vere Gordon. (1972). *Introducción a la arqueología*. Ediciones Ariel Esplugues de Llobregat, Barcelona.
- Chinchilla, María. (1991). *Análisis del impacto de la conquista en las comunidades del valle de Quilisimate, Sacatepéquez, durante la primera mitad del siglo XVI*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- Cimó, Paulo. (1999). Notas sobre la experiencia de los ferrocarriles en Brasil. En *I Congreso Internacional de Historia Ferroviaria "150 años de ferrocarril en España"*, pp.1-12. España.
- Constitución Política de la República de Guatemala. (1986). Por Asamblea Nacional Constituyente. Guatemala.
- Contreras, José. (1983). *Breve historia de Guatemala*. Centro editorial del Ministerio de Educación Pública "José María Ibarra" Guatemala.
- Cruz Luis y Juan Luis Velásquez. (1993). Nuevas evidencias arqueológicas en la cuenca del lago de Izabal. En *VI Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 1992* (editado por J.P. Laporte, H. Escobedo y S. Villagrán de Brady), pp.437- 445. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala.

- De León Aragón, Oscar. (1947). *Breve estudio histórico jurídico de los contratos celebrados con las compañías ferrocarrileras, y especialmente del de 10 de mayo de 1947*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, USAC, Guatemala.
- (1950). *Los contratos de la United Fruit Company y las compañías muelleras de Guatemala: Estudio histórico-jurídico*. Editorial del Ministerio de Educación Pública, Guatemala.
- De León, Edgar. (2006). *Tipologías arquitectónicas edificios altos de apartamentos contemporáneos en Guatemala*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Díaz, Víctor. (1935). *Barrios ante la posteridad*. Folletín de “Diario de Centro América”, Guatemala.
- Domínguez, Arístides. (2000). *La revolución industrial: Algunos logros de la ingeniería*. Academia Nacional de Ingeniería, Argentina.
- Ericastilla, Erick. (1991). *El modo de producción aldeano comunitario base de la dinámica de las comunidades mayas de las tierras bajas en el periodo preclásico tardío al clásico tardío: Una aproximación teórica*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- Erice, Francisco. (2013). *La concepción materialista de la historia: El materialismo histórico*. Colección Introducción al marxismo 6, Volumen 2, Madrid.
- Enciclopedia Hispánica. (1995). *Enciclopedia hispánica: Macropedia Ercilla-Galicia, volumen 6*. Encyclopedia Britannica Publishers, Inc, Estados Unidos. ISBN 156409-003-5.
- Figuroa, Carlos. (1990). *Marxismo, sociedad y movimiento sindical en Guatemala*. Anuario de Estudios Centroamericanos, Universidad de Costa Rica, 16 (1):57-86.
- Flores, Ricardo. (2011). *Los sindicatos de Guatemala y su fuerza frente a la globalización económica*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, USAC, Guatemala.
- Flores Sheila y Bertila Bailey. (2008). Registro arqueológico-industrial en Guatemala: El caso de las estaciones del ferrocarril de la Costa Sur y la introducción de Guatemala a la era de la industrialización. En *I Encuentro Sobre Patrimonio Industrial*. Guatemala.
- Gall, Francis. (2000). *Diccionario Geográfico de Guatemala*. Compilado, Segunda Edición, 4 Tomos. Guatemala.

- García Añoveros, Jesús. (1987). *La Reforma Agraria de Árbenz en Guatemala*. Ediciones cultura hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid.
- García, José. (2000). *Propuesta de conservación del Gran Hotel Ferrocarril de la antigua zona hotelera de la ciudad de Escuintla*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- García, Manuel. (1993). *La Encuesta. El análisis de la realidad social. Métodos y técnicas de investigación*. Alianza Universidad, Madrid, España.
- Garza, Gustavo. (1985). *El proceso de industrialización en la ciudad de México (1821-1970)*. El Colegio de México, México.
- Godínez, Mario. (2008). *Rehabilitación de la Estación Ferroviaria de San Pablo y Vía Verde entre Gualán y Zacapa*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Gómez David y Javier Velásquez. (2005). *Centro de capacitación en la antigua estación de ferrocarril de Mazatenango y corredor urbano aledaño a la estación*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Gordillo, Gerardo. (1950). *Carreteras, ferrocarriles, puertos y marina nacionales para el aprovechamiento del Lago de Izabal*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Economía, USAC, Guatemala.
- Guerra-Borges, Alfredo. (1995). Comunicaciones internas y puertos. En *Historia General de Guatemala Tomo IV, Desde la República Federal hasta 1898*, pp. 547-558. Asociación de Amigos del País, Fundación para la Cultura y el Desarrollo, Guatemala.
- Guerra, Liss. (2012). *Audiovisual histórico de la importancia y evolución del ferrocarril en Guatemala, como apoyo en la visita guiada al Museo del Ferrocarril*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Guerra, Sergio. (2016). *Luchas sociales y partidos políticos en Guatemala*. Escuela de Ciencia Política ECP, USAC, Guatemala.
- Gutiérrez, Oscar R. (1987). *Hacia el desarrollo científico de la arqueología guatemalteca*. Tesis Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- Hernández, Byron. (2019). Seminario Procesos de Industrialización en Guatemala. *Revista Apuntes Arqueológicos Segunda Época (8)*. Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala. Pp. 133-152.

- Hernández, Mabel. (1997). *Arquitectura y urbanismo para la producción bananera en Guatemala (1900-1970)*. PUIAH, CIFA, USAC, Guatemala.
- Hester Thomas, Robert Heizer y John A. Graham. (1988). *Métodos de campo en arqueología*. Traducción Mayo Sánchez. Fondo de Cultura Económica, México.
- Hobsbawm, Eric. (1978). *En torno a los orígenes de la revolución industrial*. Traducción Ofelia Castillo y Enrique Tandeter. Editorial siglo veintiuno, México.
- Instituto Geográfico Nacional. (1973). *Mapa de Transportes*. Localización de líneas y estaciones Ferrocarriles de Guatemala FEGUA. Registro No. 163-73.
- Iracheta, Alfonso. (2010). *Ciudad sustentable: Crisis y oportunidad en México*. Revista del CESLA, Vol. 2, N° 13. Uniwersytet Warszawski Varsovia, Polonia. Pp. 503-530.
- Johnston, René. (2014). *Caminos y rutas prehispánicas y coloniales entre el Valle del Panchoy y la Costa Sur de Guatemala*. En La Universidad Órgano científico-sociocultural de la Universidad de El Salvador. Nueva época, número 22-24 julio 2013 – marzo 2014. Pp. 137-152. ISBN 0041-8242.
- Juárez Boris y Julio Vásquez. (2005). Conservación, revalorización y reciclaje del taller y estación de ferrocarriles de la ciudad de Puerto Barrios, Izabal, y revitalización de su entorno urbano. Tesis de Licenciatura, Facultad de Arquitectura, Guatemala, USAC, Guatemala.
- La Ilustración Guatemalteca. (1896). La Línea del Norte. Guatemala: Síguere, Guirola y Cía.
- Larios, Rubén. (2007). *La Arqueología Industrial en Guatemala: una aproximación a los estudios al estudio de los remanentes de la empresa, Ferrocarriles Internacionales de Centro América*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- (2010). *Primeros tendidos ferroviarios en la Costa Sur guatemalteca*. En III Encuentro Sobre Patrimonio Industrial Guatemala.
- Larios Rubén y Claudia Quintanilla. (2017). *Rescate y revalorización del patrimonio industrial de la finca Chocóla*. Revista Apuntes Arqueológicos Segunda Época (6). Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala. Pp. 117-138.

- Larios Rubén y Mario Marroquín. (2012). EL IMPERIO AMARILLO: Notas a la génesis de un monopolio. En IV Encuentro Sobre Patrimonio Industrial. Guatemala.
- Leal, Marco Antonio. (1985). Ensayo de interpretación para la región de El Petén central en tiempos prehispánicos: orígenes y decadencia. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC. Guatemala.
- Lemus, Carlos Francisco. (2007). El transporte ferroviario: Influencias urbanas y arquitectónicas del ferrocarril en Guatemala (siglos XIX-XX). Tesis Doctoral, División de Estudios de Posgrado, Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, Universidad Autónoma de México.
- Lloga, Fernando. (2014). La arquitectura asociada a los ferrocarriles en el Occidente de Cuba (1837-1898). Quiroga: Revista Patrimonio Iberoamericano, No. 5. Universidad de Granada. Pp. 86-99. ISSN 2254-7037.
- López, Ervin. (1990). La formación económico-social quiché en tiempos de Quikab, El Grande, (1425-1475); consolidación y desintegración. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- López, Jorge. (1989). Análisis histórico jurídico del servicio de transporte por ferrocarril en Guatemala. Tesis de Licenciatura, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, USAC, Guatemala.
- López, Lorenzo. (2015). Diccionario de geografía aplicada y profesional. Terminología de análisis, planificación y gestión de territorio. Universidad de León.
- Luján Muñoz, Jorge. (1998). Breve historia contemporánea de Guatemala. Fondo de Cultura Económica, México.
- Marroni, Sarah. (2019). *El materialismo histórico dialéctico como base epistemológica para la investigación de la ciudad y la urbanización turística*. Volumen 28. Universidad del Vale do Itajaí Balneário Camboriú SC, Brasil. Pp.372– 392.
- Martínez, Gustavo. (1994). *Kaminaljuyu el montículo A-IV-2 como un contexto histórico*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- Martínez Gustavo y Tannia Cabrera. (1997). *Arqueología de la cuenca media del río Las Vacas en el valle de Guatemala*. El antiguo camino al Golfo Dulce. Estudios. Pp. 12-37. USAC, Guatemala.

- Martínez Gustavo, Tania Cabrera, Rubén Larios, Luis Salazar, Abdel Aucar y Fernando Paniagua. (1998). La evolución de una cuenca hidrográfica en el valle de Guatemala: Una perspectiva arqueo-histórica. *En XI Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 1997* (editado por J.P. Laporte y H. Escobedo), pp.533-547. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala.
- Mazariegos, Rolando. (1984). *Análisis del transporte de carga por ferrocarril (Tramo: ciudad capital – Costa Atlántica)*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Ingeniería, USAC, Guatemala.
- Mccreery, David (1981). *Desarrollo económico y política nacional: El ministerio de fomento de Guatemala, 1871-1885*. Traducción Stephen Webre. Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica. Guatemala.
- Mejía, Evelyn. (2020). Un acercamiento desde la arqueología industrial a los remanentes de la estación de ferrocarril de Coatepeque y de la finca, El Chagüite, Coatepeque, Quetzaltenango, Guatemala. *Revista Egresados, Anuario 7*.
- (2020). Tendencias en la investigación del patrimonio industrial en Guatemala. *Revista Apuntes Arqueológicos Segunda Época (9)*. Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala. Pp. 65-83.
- Mendoza, Edgar. (1988). La Industria en Guatemala y la Arqueología. *En Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas*, Escuela de Historia. USAC, Guatemala
- (1989). *Cocinas comunales asociadas con agricultura intensiva (sistema de irrigación) en el sitio arqueológico Kaminaljuyu/San Jorge, Guatemala*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- (2005). *Lo urbano y la ciudad: La importancia de su construcción teórica*. I HAA, USAC, Guatemala.
- (2006a). "Arqueología industrial". *Boletín de Arqueología (1):4-6*. Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas IIHAA, Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala.
- (2006b). Arqueología industrial en Guatemala: Chicolá (1891-1942). *En XIX Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 2005* (editado por J.P. Laporte, B. Arroyo y H. Mejía), pp.267-281. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala (versión digital).

- Mendoza Edgar y Rubén Larios. (2010). Máquinas del Tiempo: Arqueología Industrial en Guatemala. *Revista Estudios 2010*, pp.109-160. Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas, Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Ministerio de Cultura y Deportes. (2004). *Ley Para la Protección del Patrimonio Cultural de la Nación. Decreto Número 26-97 y sus Reformas*. Ministerio de Cultura y Deportes, Guatemala.
- Ministerio de Cultura y Deportes. (2005). *Acuerdo Ministerial Número 122-2005*. Ministerio de Cultura y Deportes, Guatemala.
- Ministerio de Cultura y Deportes. (2015). *Acuerdo Ministerial Número 1111-2015*. Ministerio de Cultura y Deportes, Guatemala.
- Miguel, Lorena. (2014). Política, vías de comunicación y desarrollo social de Guatemala. La carretera al Atlántico un proyecto revolucionario primera fase 1951-1954. En *V Encuentro Sobre Patrimonio Industrial*. Guatemala.
- Morales Edwin y Camilo Álvarez. (2009). Reconocimiento arqueológico del Ferrocarril del Norte: Tramo Guatemala-El Rancho. En *II Encuentro Sobre Patrimonio Industrial*. Guatemala.
- Morales, Francisco. (2007). *El impacto de la biotecnología en la formación de redes institucionales en el sector hortofrutícola de Sinaloa, México*. Tesis Doctoral, Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional, Universidad de Barcelona.
- Morales, Karla. (2006). *Restauración y reciclaje de la estación del ferrocarril de Concepción y Vía Verde de Palín a Escuintla*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Naciones Unidas. (1953). El Transporte en el Istmo Centroamericano. *Informe de la Misión Técnica designada por la Secretaría de la Comisión Económica para América Latina y la Administración de Asistencia Técnica, con la colaboración de la Organización de la Aviación Civil Internacional, e Informe sobre el Seminario de Transporte, celebrado en San José, Costa Rica, del 9 al 20 de junio de 1935*. Naciones Unidas, México.
- Naylor, Robert. (1988). *Influencia británica en el comercio centroamericano durante las primeras décadas de la independencia (1821-1851)*. Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, Guatemala.
- Nieto, Carlos. (2011). El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país. *Apuntes, vol. 24, núm. 1*. Pp. 62-75. Bogotá, Colombia. ISBN 1657-9763.

- Niño, Blanca. (2000). Los garífunas y sus orígenes étnicos. *Galería Guatemala, Izabal garífuna* 8 (2). Fundación G&T.
- Nómada. (2019). *La mediocridad: del derrumbe de Chimal al descarrilamiento de La Chula*. Recuperado de <https://nomada.gt/blogs/la-normalizacion-de-la-mediocridad-del-derrumbe-de-chimal-al-descarrilamiento-de-la-chula/> el 12 de enero del 2021.
- Ochoa, María. (1995). *Historia del ferrocarril nacional eléctrico de Los Altos Quetzaltenango-San Felipe 1902-1936*. Tesis Licenciatura. Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- Orellana, Manuel. (2013). *Juicio y arbitraje en contra de la República de Guatemala a través del sistema de resolución de conflictos entre inversionistas y el Estado: Caso Ferrocarriles de Guatemala FEGUA*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Ciencia Política, USAC, Guatemala
- Ornés, Sandra. (2009). El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano. *Revista Politeia, N° 42, vol. 32*. Instituto de estudios Políticos, UCV. Pp. 197-225.
- Overbeck Herbert y Víctor Arías. (2006). *Recuperación de la estación del ferrocarril de Chiquimula sus inmuebles y Vía Verde a Petapilla*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Paisajes Nuestro Puerto. (2020). Puerto Barrios fotos tomadas con drone. Recuperado de [www.facebook.com](http://www.facebook.com) el 22 de marzo del 2020.
- Pérez Riera, Rafael. (1995). Transportes, Comercio y Servicios Públicos. En *Historia General de Guatemala Tomo IV, Desde la República Federal hasta 1898*, pp. 417-428. Asociación de Amigos del País, Fundación para la Cultura y el Desarrollo, Guatemala.
- Pérez Valenzuela, Pedro. (1936). *Historia de Piratas: Los aventureros del mar en la América Central*. Tipografía Nacional, Guatemala.
- (1956). *Santo Tomás de Castilla: Apuntes para la historia de las colonizaciones de la costa atlántica*. Tipografía Nacional, Guatemala.
- Periódico La Lucha. (1896). *La Lucha, Semanal Chapín, Número 48*. Livingston, Guatemala. Tomo LXIII, Guatemala.
- Piedra-Santa Arandi, Rafael. (1981). *Introducción a los problemas económicos de Guatemala*. Editorial Universitaria, Guatemala.

- Planoteca FEGUA. (2011). Propuesta original del ingeniero Silvanus Miller en 1883. *Mapa de la Ciudad de Puerto Barrios 1884*. Fotografía Rubén Elí Larios.
- (2018). Hotel at Puerto Barrios. *Longitudinal sections through North Wing See Sheet № 2 Sheet № 5. Hotel at Puerto Barrios Plan of Stairs Sheet № 9*. Fotografía Alba Adaly Tobar Ronquillo.
- Plum, Werner. (1975). *Ciencias naturales y técnica en el camino de la revolución industrial*. Friedrich-Ebert-Stiftung, Alemania.
- Polo Sifontes, Francis. (1981). *Nuestros gobernantes 1821-1981*. Editorial José De Pineda Ibarra, Guatemala.
- (1993). *Historia de Guatemala*. Centro nacional de libros y textos y material didáctico “José De Pineda Ibarra”, Ministerio de Educación, Guatemala.
- Porter, Glenn. (1999). Los ferrocarriles en los Estados Unidos: Mitos y realidades. En *I Congreso Internacional de Historia Ferroviaria “150 años de ferrocarril en España”*. Pp. 1-8. España.
- Posadas, Josué. (2019). La transformación agrícola en el paisaje industrial de la Costa Sur de Guatemala. En *IX Coloquio Latinoamericano de Patrimonio Industrial*. Guatemala.
- Prado, Eduardo. (1985). *Comunidades de Guatemala*. Recopilación. Guatemala.
- Prensa Libre. (1993). Izabal. *Colección Conozcamos Guatemala. Número 20*. Pp. 4. Aprendamos con Prensa Libre, Guatemala.
- (2007). *Mapa turístico*. Destino: Guatemala. Resolución No. 271-2007 del Instituto Geográfico Nacional.
- (2015). *El Ferrocarril de Los Altos*. Hemeroteca. Recuperado de <https://www.prensalibre.com/tema/historia-del-ferrocarril-de-los-altos/> el 11 de noviembre del 2019.
- Publinews. (2017). *La historia del ferrocarril de Guatemala*. Recuperado de <https://www.publinews.gt/gt/tendencias/2017/02/06/historia-ferrocarril-guatemala.html> el 11 de noviembre de 2020.
- Putzeys Yvonne y Edgar R. Ortega. (2001). Estado actual y excavaciones en el Castillo de San Felipe de Lara. En *XIV Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 2000* (editado por J.P. Laporte, A.C. Suasnávar y B. Arroyo), pp.621-629. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala.

- Ramírez Luddin y Carlos Torres. (2005). *Rescate y propuesta de uso de la estación central del ferrocarril de Zacapa y Vía Verde en el tramo Zacapa-Chiquimula*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Ramos, Nery. (1996). *Estación central de ferrocarriles de Guatemala: propuesta de restauración y reciclaje*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Reyes, José. (2004). *Restauración y reciclaje de la estación ferroviaria de Morán y Vía Verde de Cerro Gordo a Morán*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Riguzzi, Paolo. (1999). Un ciclo de vida del transporte ferroviario en México. En *I Congreso Internacional de Historia Ferroviaria "150 años de ferrocarril en España"*. España.
- Ríos, Claudia. (2001). *Restauración y reciclaje de la antigua estación del ferrocarril de Escuintla, Escuintla*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Rodríguez, Francisco. (1993). Izabal, Puerto Barrios. *Colección Monografías de Guatemala Número 8*. Banco Granai & Townson, S.A. Guatemala.
- Rodríguez, Manuel. (1979). La Revolución Industrial. *Colección Cuadernos Universitarios*, Instituto de Estudios Sociales, Universidad de Guadalajara, México. ISBN 968-57-0017-6.
- Rojas, Flavio. (2000). Categorías sociales en la población negra de Guatemala. *Galería Guatemala, Izabal garífuna 8 (2)*. Fundación G&T.
- Rojas, Javier. (2007). Introducción a la arqueología industrial: Una visión desde las humanidades. *Ingenierías 10 (35):26-35*. UANL. Facultad de Ingeniería Mecánica y Eléctrica, México.
- Ruiz Arturo, Chapa Teresa y Gonzalo Ruiz. (1988). La arqueología contextual: Una revisión crítica. En *trabajos de Prehistoria 45*. Revista Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España. Pp. 11-17.
- Sacor, Hugo. (2007). *El Centro Histórico de la Ciudad de Guatemala. Antropología e Historia, 3 (7)*. Dirección General del Patrimonio Cultural y Natural, Ministerio de Cultura y Deportes, Guatemala.
- Salerno, Elena. (1999). Estado regulador y Estado empresario en el desarrollo ferroviario Argentino: La formación de los órganos técnico-administrativos del estado nacional, 1862-1909. En *I Congreso Internacional de Historia Ferroviaria "150 años de ferrocarril en España"*, pp.1-21. España.

- (2008). Los ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, Brasil* v.15, no.3, pp. 657-678.
- Samayoa Miguel y Rubén Larios. (2008). La línea férrea entre la ciudad de Zacapa y la población de Anguiatú: Acotaciones a su historia, características técnicas y su estado actual. En *I Encuentro Sobre Patrimonio Industrial*. Guatemala.
- (2009). La Espuela a la Finca La Pedrera, un ejemplo de infraestructura ferroviaria: Origen, trazo y operación (1915-1955). En *II Encuentro Sobre Patrimonio Industrial*. Guatemala.
- Sánchez, Andrés. (2005). *Municipio de Livingston departamento de Izabal. Costos y rentabilidad de unidades pecuarias (crianza y engorde de ganado bovino)*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Ciencias Económicas, USAC, Guatemala.
- Sánchez Susana y Camilo Álvarez. (2012). Registro y clasificación de planos del Ferrocarril de Guatemala. En *IV Encuentro Sobre Patrimonio Industrial*. Guatemala.
- Santiago, Ingrid. (2006). *Arquitectura de la UFCo. aplicada en planta de reciclaje para desechos plásticos de plantaciones bananeras, Los Amates y Morales, Izabal*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Scalabrini, Raúl. (1975). *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. 7ª Edición, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, Argentina.
- Schiffer Michael, Sullivan Allan y Timothy Klinger. (1978). *The desing of archaeological surveys. World Archaeology* 10 (1), 1-28. London. Traducción libre (Alba Adaly Tobar Ronquillo).
- Schiffer, Michael. (1990). Contexto arqueológico y contexto sistémico. *Antropología Americana* N° 22. Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México. Pp. 81-93.
- Schlesinger Stephen y Kinzer Stephen. (1987). *Fruta amarga: La CIA en Guatemala*. Siglo XXI Editores, México. ISBN 968-23-1196-9.
- SEGEPLAN. (2011a). *Plan de desarrollo Puerto Barrios Izabal 2011-2030*. Municipalidad de Puerto Barrios, Izabal.
- (2011b). *Plan de desarrollo departamental de Izabal 2011-2025*. Consejo de Desarrollo Departamental de Izabal.
- Shook, Edwin. (1949). *Colección sobre fichas arqueológicas de campo. GT-CIRMA-AH-023*. Recuperado de [www.cirma.org.gt](http://www.cirma.org.gt) el 6 de diciembre de 2019.

- Sociedad de Amigos del País. (1995). *Historia General de Guatemala. Tomo IV*, Guatemala.
- Solís, César. (1952). *Los ferrocarriles en Guatemala*. Tipografía Nacional, Guatemala.
- Sosa, Axel. (2015). *Contexto histórico-arqueológico de las ruinas coloniales de la Finca Santa Teresa, Villa Canales*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- Soto Willy y Carlos Cascante. (2015). La colonia de Santo Tomás: Las visiones de un intento de colonización Belga en Centroamérica. *Anuario de estudios centroamericanos*, Universidad de Costa Rica. Pp. 121-145. ISBN 0377-7316.
- Stephens, John. (1949). *Incidents of Travel in Central América, Chiapas & Yucatán*; ed. Richard L. Predmore. Traducción libre (Alba Adaly Tobar Ronquillo).
- Therrien, Monika. (2008). Patrimonio y arqueología industrial: ¿Investigación vs. protección? Políticas del patrimonio industrial en Colombia. *APUNTES* 21 (1):44-61. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.
- TICCIH (s.f.). TICCIH - *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*. Recuperado de [www.ticcih.org](http://www.ticcih.org) el 20 de diciembre de 2020.
- Tipografía Nacional. (1908). *Álbum del Ferrocarril Interoceánico de Guatemala*. Guatemala.
- (1932). *Albitraje de límites entre Guatemala y Honduras. Alegato presentado por Guatemala ante el Tribunal de Arbitraje integrado por el honorable Charles Evans Hughes, presidente de la Corte Suprema de Justicia de los Estados Unidos de América; honorable Luis Castro Ureña, de Costa Rica; y honorable Emilio Bello Codesido, de Chile, bajo las estipulaciones del tratado de 16 de julio de 1930. Segunda Edición*, Tipografía Nacional, Guatemala.
- Toriello, Guillermo. (2016). *Tras la cortina del banano*. Centro de Estudios Latinoamericanos “Manuel Galich” (CELAT), Escuela de Ciencia Política, USAC, Guatemala.
- UNESCO. (2014). *Indicadores de cultura para el desarrollo. Manual metodológico. Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Educación, la Ciencia y la Cultura*. Paris, Francia. Recuperado de <https://es.unesco.org/> el 7 de diciembre del 2020.

- Uribe, Jorge Pedro. (2015). *Amor por la ciudad de México*. Editorial Paralelo. México. ISBN 978-607-7891-20-8.
- Valdez, Ilma. (2005). *Estación Central del Ferrocarril de los Altos propuestas de recuperación y renovación patrimonial*. Tesis Licenciatura. Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Vásquez, Sebastián. (2007). *Crisis de las organizaciones sindicales de Guatemala, por la falta de la formación de líderes*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, USAC, Guatemala.
- Velásquez, Juan. (1995). *Nuevas Evidencias de la Ocupación del Lago de Izabal-Río Dulce y Este del Río Polochic*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- Velásquez, Wilford. (2012). *Complejo cultural de ferrocarril de Retalhuleu*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Arquitectura, USAC, Guatemala.
- Villacorta, José A. (1942). *Historia de la Capitanía General de Guatemala*. Tipografía Nacional, Guatemala.
- (1926). *Monografía del departamento de Guatemala*. Tipografía Nacional, Guatemala.
- Voorhies, Barbara. (1969). *San Felipe, a prehistoric settlement in eastern Guatemala*. Tesis Doctoral, Departamento de Antropología, Universidad Yale, Estados Unidos.
- Wagner, Regina. (1994). Historia social y económica de Guatemala 1524-1900. *Revista ASIES* 3/4 (8):291-333. Guatemala.
- (1991). *Los alemanes en Guatemala 1828-1944*. Editorial IDEA, Guatemala.
- (2001). *Historia del café de Guatemala*. Editorial Villegas. Guatemala.
- Yantorno, Omar. (2011). *Algunos conceptos utilizados en planeamiento*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad Nacional de La Plata.
- Zetina, Mario. (1994). *La sociedad de Abaj Takalik durante el periodo 250-550 D.C. como una formación económico social clasista inicial. Las máscaras ceremoniales: Una evidencia*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, USAC, Guatemala.
- Zannetti, Oscar. (1999). El ferrocarril en la economía cubana; Una perspectiva histórica. En *I Congreso Internacional de Historia Ferroviaria "150 años de ferrocarril en España"*, pp.1-13. España.

## **E-grafía**

<http://cirma.org.gt/glifos/index.php/ISADG:GT-CIRMA-AH-023-09-018> 6/2019

<https://habloporguate.wordpress.com> 10/2019

<http://vintagemachinery.org> 10/2019

<http://www.hawaiianrailway.org/historian/Articles/GreggCompanyLtd.html> 11/2019

[www.pinterest.com](http://www.pinterest.com) 11/2019

<https://www.prensalibre.com/hemeroteca> 11/2019

<https://www.publinews.gt/gt/> 11/2019

<https://educacion.ufm.edu> 11/2019

[www.utexas.edu](http://www.utexas.edu) 12/2019

[www.uwm.edu/lib-collections/](http://www.uwm.edu/lib-collections/) 12/2019

[www.gazeta.gt](http://www.gazeta.gt) 14/2019

[www.nomada.gt](http://www.nomada.gt) 12/2021

[www.facebook.com](http://www.facebook.com)

## **ANEXO I LEGAL**

## **Anexo I: Legal a**

### **Establecimiento de la *United Fruit Company* en Guatemala**

*“Desde 1901 cuando la compañía se estableció en el país, hasta el 7 de noviembre de 1924, fecha del expresado contrato, ya tenía la Frutera cultivadas de bananos las tres cuartas partes de las márgenes del Motagua, desde El Rico hasta Tenedores; y una cuarta parte pertenecía a los pequeños agricultores del país que viven en las siguientes poblaciones: Barra del Motagua, Cinchado, Tenedores, Cayuga, Morales, La Libertad y Los Amates, pueblos estos que tienen lo menos cuarenticinco años de vida, que dos de ellos están constituidos en municipalidades, las que son las primeras del departamento, comprendiendo estas jurisdicciones más de diez comandancias locales; y ahora por medio de tal contrato se ha dejado sin ningún elemento de vida los agricultores nacionales que han vivido y nacido los más de ellos en esta región, que quedan expuestos a ser lanzados en cualquier momento por las exigencias de la Frutera, sin tener derecho ni para cortar un árbol ni sembrar una planta; pues hay que comprender que de los cien metros hacia las montañas de ambos lados del río los terrenos pertenecen a la Frutera en su mayor parte y el resto a empleados y a personas acaudaladas de la capital de la República”*

*(Folio 79 del Tomo IV del Diario de Sesiones de la Asamblea de 1927) (De León, 1950, p. 45).*

## **Anexo I: Legal b**

### **Decreto Núm. 297**

*“J. Rufino Barrios, General de División y Presidente Constitucional de la República de Guatemala,*

#### **Considerando:**

*Que la construcción de una vía férrea que, partiendo del puerto de Santo Tomás, en el Atlántico, venga a unirse con la línea que conduce al Pacífico, es la obra de mayor importancia y trascendencia que pudiera acometerse en favor de la civilización, engrandecimiento y riqueza nacional;*

*Que la apertura de esa vía, dependen: el desarrollo de la agricultura en las extensas y fertilísimas tierras del Norte; la activa explotación de los productos naturales de todo género en que abundan; el aumento de población por la corriente inmigratoria del Norte, que la misma ejecución de la obra provocaría; y por último, el desarrollo incomparable de los negocios comerciales y del tráfico general por el territorio de la República entre mar y mar;*

*Que el Gobierno, persuadido de la gran necesidad que el país tiene de esa vía, no ha cesado de esforzarse por dotarlo de ella, acordando privilegios y amplias concesiones, que aun cuando justificadas por la importancia del objeto, siempre entrañarían un sacrificio valioso en intereses y una cuasi dependencia del país, hacia la compañía extranjera que se encargase de llevarla a cabo;*

*Que, no obstante, las concesiones y privilegios que por asegurar el porvenir de la República, el Gobierno estuvo dispuesto a otorgar, no llegó a ser posible se efectuase un arreglo sólido y conveniente sobre la construcción de dicha vía férrea;*

*Que mediante la favorable situación que ha alcanzado la riqueza pública y el más extenso repartimiento que hoy guarda puede llevarse a la práctica la patriótica idea, por todos acariciada, de ejecutar con los recursos nacionales la grande obra del ferrocarril al Norte; y ejecutarse, no solo sin mayor gravamen o esfuerzo para los contribuyentes, sino con positivo beneficio para ellos mismos o para sus herederos y sucesores, que entrarían a reportar las utilidades de la empresa;*

*Que aparte de esto, la República obtendría una inmensa ventaja en el hecho solo de librarse de hacer un gasto cuatro veces mayor, y de sujetarse al recurso onerosísimo de las concesiones y privilegios, si la obra hubiese de practicarse por una compañía extranjera cuya consideración debe pesar grandemente en el patriotismo de los guatemaltecos, en apoyo de la obra nacional y por último;*

*Que para obtener los recursos indispensables a la empresa, basta un pequeño contingente de parte de la generalidad de los guatemaltecos;*

*Por tanto, y en virtud de las facultades de que estoy investido,*

### **Decreto**

*Artículo 1º-La línea férrea que debe unir esta capital con el puerto de Santo Tomás en el Atlántico, tocando en su trayecto los puntos más importantes para el comercio y la agricultura en las regiones del Oriente y del Norte de la República, será construida por cuenta de la Nación.*

*Artículo 2º-Al efecto se levanta una suscripción nacional, obligatoria, reducida al tipo ínfimo de CUATRO PESOS POR AÑO, por el término de diez años, que comenzarán a contarse de 1º de enero de 1884 en adelante, y que deberán satisfacer todos los guatemaltecos que ya por razón de oficio, jornal, sueldo o emolumento, tengan una entrada mensual que no baje de ocho pesos.*

*Artículo 3º-El pago de la suscripción se hará por trimestres, entregando UN PESO en cada uno de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año.*

*Artículo 4º-Todo suscriptor será inscrito desde luego en su calidad de accionista del ferrocarril al Norte, con derecho a las utilidades de la empresa en proporción al importe de la cuota que suscriba.*

*Artículo 5º-Todo individuo sujeto a la suscripción, que se niegue al pago de la cuota obligatoria, será compelido a satisfacerla, después del último día del trimestre, con una multa de otro tanto, multa que ingresará a la caja del ferrocarril como procedencia extraordinaria, en beneficio de la empresa.*

*Artículo 6º-Los extranjeros residentes en el país, son admitidos a inscribirse en la suscripción nacional, bajo las condiciones generales de la empresa.*

*Artículo 7º-Siendo el tipo de CUATRO PESOS ANUALES, sobradamente exijo para todas aquellas personas de mejores recursos, que pueden en proporción suscribir cómodamente mayores cuotas, se les exija en nombre del patriotismo para que así lo verifiquen y cooperen de esa suerte al más pronto y mejor éxito de esta grandiosa empresa.*

*Artículo 8º-Se emitirán trescientas mil acciones al portador, valor de cuarenta pesos cada una, en representación del capital nominal de doce millones de pesos, que se estima suficiente para el costo de la obra: dichas acciones estarán divididas en diez billetes, cada uno correspondiente a un año de la suscripción.*

*Artículo 9º-Con el fin de abrir campo inmediato al movimiento comercial de billetes que se vayan venciendo, el Gobierno reserva y destina exclusivamente desde ahora, todas las tierras nacionales a lo largo de la línea férrea y a uno y otro lado y en la extensión de una legua de anchura, para que solo puedan ser vendidas a cambio de billetes del ferrocarril y de ninguna manera por dinero efectivo.*

*En la subasta de dichas tierras, el Gobierno recibirá los billetes, dentro de los primeros cinco años, abonando sobre su valor una prima de 25% y una de 30% después de los expresados cinco años.*

*Artículo 10º-Las acciones que el Gobierno recoja por este medio, quedarán a beneficio del Tesoro Nacional como producto de tierras.*

*Artículo 11º-Una Junta Directiva independiente, compuesta de tres individuos, que funcionará bajo la inspección del Ejecutivo, será encargada de cuanto concierne a la ejecución de la obra del ferrocarril con la representación de la empresa y administración de sus fondos, debiendo dar principio a sus trabajos preliminares, tan pronto como se designen los ciudadanos que hayan de formarla.*

*Artículo 12º-La Junta Directiva hará publicar para conocimiento del público, de cuatro en cuatro meses, un informe detallado sobre la situación y marcha de los trabajos del ferrocarril, así como también el balance de las cuentas.*

*Artículo 13º-La Secretaría de Fomento queda encargada de emitir los reglamentos para organizar las comisiones recaudadoras de la suscripción nacional y demás disposiciones conducentes a la ejecución de este decreto.*

*Dado en el Palacio Nacional, en Guatemala, a cuatro de agosto de mil ochocientos ochenta y tres.*

**J. RUFINO BARRIOS.**

*El Secretario de Estado y del Despacho de Fomento.*

**FRANCISCO LAINFIESTA.”**

(“El Guatemalteco”, periódico oficial No. 454. Tomo 10 como se citó en Arbitraje, 1932, p.143-144).

## **Anexo I: Legal c**

### **Decreto Gubernativo. 513**

José María Reyna Barrios, General de División y Presidente Constitucional de la República,

#### **CONSIDERANDO:**

*Que la iniciativa del infatigable Reformador de Guatemala, General Justo Rufino Barrios, se debe a la importante empresa del ferrocarril del Norte, obra por demás útil y simpática para el país;*

*Que por lo mismo, es un deber procurar la perpetuación del nombre de tan ilustre gobernante, y muy particularmente en aquellos lugares en donde por su enérgica influencia se dio principio a trabajos como el referido que a su terminación ha de demostrar, ser para Centro América uno de los principales factores de su mayor engrandecimiento.*

*Que además de conveniente al buen nombre nacional la fundación a inmediaciones del Atlántico, de una Ciudad, conforme con los adelantos modernos y en donde los inmigrantes puedan juzgar con acierto de la riqueza de nuestro suelo.*

*Que la fundación de la ciudad dicha, será benéfica y de suma importancia, primero porque, servirá de centro comercial a todas las personas que se dediquen al cultivo de aquellos fértiles terrenos; segundo porque, desarrollado su comercio contribuirá al engrandecimiento de los pueblos de la sección oriental de la República; y tercero, porque, con los elementos, que sin duda, ha de crearse ejercerá con buen éxito el principio de atracción para aumentar en el país el número de laboriosos inmigrantes:*

*Por tanto, en Consejo de Ministros,*

#### **Decreta:**

*Arto. 1º-Que, entre el río “Del Estrecho”, el río “Escondido” y la Bahía de Santo Tomás, se funde una ciudad con el nombre de “Puerto Barrios”.*

*Arto. 2º-Que dos de los ingenieros oficiales, nombrados por la Dirección General de Obras Públicas y bajo la supervigilancia de esta, haga en el terreno y de conformidad con el plano ya levantado, el trazo de la expresada ciudad; y formen en seguida los planos y presupuestos de los edificios nacionales, que deberán construirse para las oficinas públicas.*

*Arto. 3º-Que con exclusión de los lotes de terreno que el Ministerio de Fomento señale para la construcción de edificios nacionales, los otros que resultaren del trazo referido en el artículo anterior, se enajenan por medio de la Jefatura Política de*

*Izabal, observándose las disposiciones contenidas en el título quinto, capítulo primero, sección primera del Código Fiscal.*

*Arto. 4º-Que el producto de tales ventas, se destine exclusivamente a gastos en obras públicas de la nueva ciudad, “Puerto Barrios”.*

*Arto. 5º-Que para inspeccionar las obras públicas en “Puerto Barrios” y vigilar las erogaciones de los fondos destinados al efecto, se nombre un comité compuesto del personal que a continuación se expresa, Presidente el Jefe Político, Vocal 1º el Juez de 1ª instancia, Vocal 2º, Administrador de Rentas, Secretario el de la Jefatura Política, quienes formarán su respectivo reglamento y lo someterán a la aprobación del Ejecutivo.*

*Arto. 6º-Que el Ministerio de Fomento de cuenta con este Decreto al Poder Legislativo en sus próximas sesiones ordinarias,*

*Dado en el Palacio Nacional de Guatemala, a diez y nueve julio de mil ochocientos noventa y cinco.*

**(f) JOSÉ MARÍA REYNA BARRIOS.**

(Solís, 1952, p. 458-460).

## Anexo I: Legal d

### **CONTRATO DEL FERROCARRIL DEL NORTE 1904**

*José Flamenco, Subsecretario General del Gobierno, Encargado del Ministerio de Fomento, con autorización e instrucciones del señor Presidente Constitucional de la República, por una parte; y*

*Percival Farquhar, en representación de Minor C. Keith, de Nueva York, y William C. Van Horne, de Montreal, Canadá, por otra, hemos celebrado, ad referendum, el siguiente proyecto de convenio:*

**Artículo I.-1.)** *El Gobierno concede a los contratistas ya expresados el derecho de construir, mantener y explotar un Ferrocarril entre El Rancho, actual término del Ferrocarril del Norte, y a la ciudad de Guatemala, con las condiciones que más adelante se consignan en este convenio; obligándose el Gobierno, una vez concluida y puesta al servicio público la mencionada línea férrea, a entregar a los referidos contratistas una escritura de traspaso, sin gravamen ni reclamo de ningún género, la parte del Ferrocarril construida hasta esta fecha, o sea desde Puerto Barrios hasta El Rancho, comprendiéndose en dicha transferencia el muelle de Puerto Barrios, las propiedades, material rodante, edificios, líneas telegráficas, terrenos, estaciones, tanques, etc., conforme al inventario de la Dirección General de Obras Públicas: debiendo incluirse también la línea que partiendo de la Aduana de Guatemala conecta con el Ferrocarril Central, lo mismo que los durmientes, rieles y material rodante y demás materiales que, comprados para el Ferrocarril del Norte, existen en esta Capital.*

2.)- *Al aprobarse este contrato, se otorgará la escritura a que se refiere el inciso anterior, la cual será depositada, como garantía para los contratantes en un Banco o Compañía fideicomisaria en Nueva York, Estados Unidos del Norte, designada a satisfacción de ambas partes. La repetida escritura será entregada a los Contratistas, de acuerdo con este convenio, y una vez que se haya concluido y puesto al servicio del público el Ferrocarril entre El Rancho y la Capital, de conformidad con las condiciones técnicas mencionadas en el artículo 2º.*

3.)- *La parte construida de la línea, o sea de Puerto Barrios a El Rancho, con las anexidades ya mencionadas, y la vía férrea que se construya de El Rancho a esta Capital y que todo se denomina "Ferrocarril del Norte de Guatemala", pertenecerán a los contratistas como propiedad absoluta, conforme el artículo 28 de la actual Ley de Ferrocarriles; obligándose los Contratistas o sus sucesores, después de noventinueve años contados desde la fecha de la aprobación de este convenio, a traspasar al Gobierno, previo pago por éste del valor que entonces tengan, fijado de acuerdo con el artículo XVI de este contrato, el Ferrocarril con todas sus propiedades ferrocarrileras.*

*Si el Gobierno, al concluirse los noventa y seis años ya expresados y seis meses más, no notifica a los Contratistas su deseo de entrar en posesión de la línea y demás propiedades ferrocarrileras, pagando su valor, se entenderá que no hace uso del derecho que este inciso le confiere y terminará la obligación de los Contratistas de hacer el traspaso referido. El pago del valor se hará dentro del plazo mencionado, pues de otro modo caduca la obligación de traspasar, aunque hubiera negociaciones pendientes.*

**Artículo II.-** *Los Contratistas se comprometen a terminar la construcción del Ferrocarril desde el Rancho hasta la ciudad de Guatemala, y ponerlo al servicio público dentro de tres años y medio (3 y ½), contados desde la fecha de la aprobación de este contrato por la Asamblea Nacional Legislativa de Guatemala, y bajo las condiciones siguientes:*

*1.)- El trazo final de la vía se concluirá dentro de nueve (9) meses, y los trabajos se principiarán al mes siguiente, o sea dentro de (10) diez meses de la fecha en que quede en vigor este contrato, conforme queda estipulado.*

*2.)- La entrevía será igual a la del Ferrocarril del Norte de Guatemala, con derecho de parte de los contratistas para ampliarla, si lo consideran conveniente para la mejor explotación del Ferrocarril.*

*3.)- Las curvas tendrán un radio mínimo de doscientos cincuenta pies (250).*

*4.)- Las pendientes no excederán de (3 y ½) tres y medio por ciento, si la naturaleza del terreno lo permite.*

*5.)- El peso de los rieles no será de menos de cincuenta y seis (56) libras por yarda inglesa.*

*6.)- Los puentes y viaductos principales serán de acero, descansando sobre cimientos de mampostería o cemento.*

*7.)- Los terraplenes no serán de menos de doce pies (12) de ancho en la cresta, y las excavaciones no tendrán menos de catorce pies (14) de ancho en la base.*

*8.)- La super construcción será suficientemente balastrada con piedras, cascajo o arena.*

**Artículo III.-** *Desde la fecha en que se termine el Ferrocarril de El Rancho a la ciudad de Guatemala, y dentro de un periodo de quince años (15) el Gobierno garantiza el déficit que resulte entre las ganancias netas de la Compañía y la cantidad necesaria para cubrir un interés de 5% sobre cuatro millones, quinientos mil pesos oro de los Estados Unidos, en Bonos emitidos por los contratistas para cubrir el costo de la línea, con equipos, estaciones, terminales etc., y reparaciones, reconstrucción y reequipo del Ferrocarril desde Puerto Barrios a El Rancho, y*

*muelles y estaciones terminales en Puerto Barrios. Dichos Bonos no se emitirán por menos del 90% de su valor nominal.*

*En cumplimiento de este artículo, si, como ya se ha dicho, las ganancias netas del Ferrocarril desde Puerto Barrios hasta la ciudad de Guatemala, en cualquier año, dentro de los quince años mencionados, después de la terminación de dicho ferrocarril, no fueren suficientes para cubrir el interés del 5% sobre dichos Bonos, el Gobierno dentro de los treinta días después de haber sido notificado de ello por el Fideicomisario de la hipoteca, que garantiza dichos Bonos, pagará al referido Fideicomisario el monto de dicho déficit que resulte, en oro de los Estados Unidos. El Gobierno tendrá el derecho de hacer las averiguaciones para comprobar este déficit haciendo inspeccionar por expertos los libros del Ferrocarril y los demás documentos que conduzcan a este objeto. Los libros serán llevados en el idioma español.*

**Artículo IV.-** *Al estar aprobado por la Asamblea Legislativa de Guatemala este convenio, el Gobierno dará posesión a los Contratistas del Ferrocarril al Norte, con todas sus propiedades y pertenencias de la manera expresada en el artículo I de este contrato, para explotarlo por su cuenta, y debiendo mantener la línea en buen estado durante el periodo de la construcción, para lo cual comenzarán inmediatamente las reparaciones, y tendrán en servicio diario un tren en cada dirección con carros de primera y de segunda clase para pasajeros, y los carros de carga que se necesiten para el tráfico que se ofrezca. Cuando el tráfico lo exija, los Contratistas dotarán la línea del material rodante adicional que sea necesario.*

**Artículo V.-1)** *El Gobierno concede a los contratistas un derecho de vía de cien pies (100) de ancho en todo el proyecto de la línea, excepto en aquellos lugares donde se requiera más anchura para las estaciones, edificios, terraplenes, cortaduras, excavaciones, fosos de balastre, canteras y cualesquiera otros terrenos adicionales que se necesiten para los desvíos de caminos de agua y caminos reales, desagüe de pantanos, terrenos, diques y otros trabajos para proteger la vía de inundaciones, así como también para talleres, muelles, plataformas, almacenes de depósito, paraderos, desviaderos, o para cualquiera otra obra útil y conveniente para el Ferrocarril. En este caso la anchura adicional necesaria será concedida por el Gobierno.*

*2.)- Todas las propiedades nacionales o comunales y las necesarias para las terminales en la Capital, incluyendo la estación, oficinas, almacenes de depósito, talleres, estanques, patios, desviaderos, y la faja de la línea dentro del perímetro de la ciudad, serán entregados a los contratistas por el Gobierno, libre de todo costo; pero las demás propiedades que hayan de tomarse a los particulares, serán expropiadas por el Gobierno, por cuenta de los Contratistas.*

3.)- *Los materiales de construcción y las maderas que se encuentren en terrenos del Gobierno o comuneros, en todo el largo de la línea, podrán ser usados por los Contratistas sin pagar por ellos.*

*Aquellos materiales que se encuentren en terrenos privados en las cercanías de la línea podrán ser usados pagando los Contratistas el justo precio al propietario.*

**Artículo VI.-** *El Gobierno concede a los Contratistas los terrenos siguientes:*

1.)- *Una faja de terreno de cien (100) pies de ancho en todo el largo de la línea y desviaderos desde Puerto Barrios a la Capital, como queda expresado.*

2.)- *Los terrenos actualmente ocupados por muelles, estaciones, estanques, almacenes de depósito, paraderos, los manantiales calientes cerca de Zacapa con cuatro manzanas de terreno alrededor de ellos, y los terrenos que pueden ser ocupados para el servicio del Ferrocarril entre El Rancho y la Capital, con excepción de la casa que actualmente ocupa el Ministro de Fomento.*

3.)- *Treinta manzanas de terreno en Puerto Barrios, designadas en el mapa de la ciudad con los números uno, dos, tres, cuatro, siete, ocho, nueve, diez, dieciséis, diecisiete, dieciocho, diecinueve, veintiocho, veintinueve, treinta, treinta y uno, cuarenta, cuarenta y uno, cuarenta y dos, cuarenta y tres, cincuenta y uno, cincuenta y dos, cincuenta y tres, cincuenta y cuatro, cincuenta y cinco, cincuenta y seis, sesenta y siete, setenta y ocho, sesenta y nueve y setenta y nueve.*

4.)- *Una milla de playa de cien yardas (100) de ancho, medidas desde la marea alta en cada uno de los lados del muelle en Puerto Barrios; pero conservando el Estado su soberanía inmanente y su dominio eminente, conforme a la Constitución, de la citada faja. Esta quedará exenta de todo impuesto, y no puede nunca ser expropiada por el Estado sino cuando fuere necesario para la defensa nacional.*

5.)- *Mil quinientas caballerías elegidas en el terreno denominado "Los Andes", a la libre elección de los Contratistas. Para los efectos de este artículo se entenderá que los terrenos en dicho lugar son los existentes el veintiocho de octubre de mil novecientos tres; y el Gobierno no dispondrá de ninguno de ellos hasta que los Contratistas hayan escogido las unas mil quinientas caballerías, lo que debe hacerse en uno sólo cuerpo, dentro de un año contado desde la fecha de este contrato.*

6.)- *El Gobierno expropiará por su propia cuenta los terrenos privados contiguos a la estación de Santo Domingo, y sin tocar el templo ni la Aduana, que sean necesarios para las terminales de la línea en la Capital, estación, oficinas, estanques, talleres, almacenes de depósito, patios, desviaderos y la faja de línea dentro del perímetro de la ciudad, en el terraplén ya construido, que partiendo de Santo Domingo atraviesa la Parroquia y termina en el barranco de Las Vacas; entiéndase con anchura para doble vía.- En cuanto a la estación de Santo Domingo y los terrenos que sean propiedad del Estado, el Gobierno los entregará a los*

*Contratistas sin costo alguno. Si los estudios que se hagan en la línea demuestran que es más conveniente para la explotación de la misma poner la estación y demás dependencias mencionadas cerca del Ferrocarril Central de Guatemala, el Gobierno se compromete a expropiar por su cuenta los terrenos necesarios sin tocar los del propio Ferrocarril Central; más si en aquellos terrenos hubiere construcciones, la indemnización por ellos corresponderá a la Empresa. En caso de verificarse dicho cambio del lugar de la estación, los Contratistas renunciarán al derecho que tuviera en los terrenos contiguos a Santo Domingo.*

*7.)- Una vez que sean elegidos y hechos los trazos correspondientes de los terrenos necesarios para el uso de la línea, el Gobierno otorgará los respectivos títulos a los Contratistas, que serán debidamente registrados en las oficinas del caso; entendiéndose que estos títulos son de propiedad.*

**Artículo VII.-** *El Gobierno otorgará a los Contratistas los siguientes derechos, concesiones y franquicias:*

*1.)- El Gobierno no dará bajo ningún pretexto, concesiones a otras Compañías dentro de una faja de veinte millas en ambos lados de la línea de los Contratistas, para construir otro Ferrocarril que una a la Capital de la República con las costas del Atlántico. Fuera de la faja de terreno a que este inciso se refiere, el Gobierno tiene libertad completa para hacer nuevas concesiones; pero en todo caso los Contratistas tendrán, en igualdad de circunstancias, el derecho de preferencia.*

*2.)- El derecho de preferencia bajo igualdad de condiciones, para la construcción de cualquier ramal de Ferrocarril o extensión en conexión con el Ferrocarril de Puerto Barrios a Guatemala, exceptuando aquellos ramales cuya construcción se haya autorizado antes de esta fecha, que quedarán en vigor; pero el Gobierno no prorrogará el tiempo otorgado en dichas concesiones.*

*3.)- El derecho de construir muelles y establecer agencias para embarcar y recibir efectos y pasajeros en el Golfo de Amatique.*

*Exceptuando lo que se refiere a la playa mencionada en el inciso IV del artículo VI, estas franquicias no serán exclusivas y necesitarán los Contratistas para construir muelles el permiso correspondiente del Gobierno, conservando el Estado, como queda dicho, su soberanía inmanente y su dominio eminente, conforme a la Constitución, pero los muelles quedarán exentos de todo impuesto, y no pueden nunca ser expropiados por el Estado sino cuando fuere necesario para la defensa nacional.*

*4.)- La libre importación de trabajadores y la validez de los contratos celebrados con ellos en otros países, exceptuándose individuos de nacionalidad china. Estos trabajadores estarán sujetos al Derecho de Gentes y a las leyes de la República desde su llegada al país.*

*5.)- Los Contratistas podrán tomar de cualquier manantial, corriente o río, el agua necesaria para todos los servicios, así como para el consumo de los trabajadores y*

*empleados, estando autorizados para pasar cañerías o conductos por terrenos del Estado o de las Municipalidades, sin compensación alguna. En lo que se refiere a terrenos particulares, pagarán de conformidad con la ley Civil.*

*6.)- Exención de contribuciones nacionales y municipales, así como todos los derechos de muellaje.*

*7.)- La importación a la República, libre de derechos de Aduanas o de cualesquiera otra clase de derechos fiscales, municipales, marítimos, o internos actualmente creados o que más adelante se creasen; toda la maquinaria, útiles, material rodante, instrumentos, herramientas, rieles, carbón u otros combustibles y materiales destinados a estudios, construcción, equipo, mantenimiento, explotación y mejora del Ferrocarril; debiendo sin embargo, practicarse el registro de ley y obligándose el Gobierno a despachar las órdenes de libre entrega en un término que no pase de cinco días, siempre que no sean feriados, después de presentadas las facturas consulares y el expediente de las oficinas de los Contratistas al Ministerio de Fomento, quien previa confrontación, los pasará al de Hacienda para que expida la orden ya indicada.*

*8.)- Durante el tiempo de la construcción gozarán d ellos mismos privilegios de exención mencionados en el artículo anterior las provisiones, medicinas y ropa para los trabajadores, lo mismo que el mobiliario y los útiles que se empiecen en los campamentos, exceptuándose los derechos que se asignen a los Hospitales.*

*Dichas importaciones no serán vendidas al público y los Contratistas tomarán toda clase de medidas para prevenir que se abuse de esta franquicia. Deberán los Contratista calcular y depositar anualmente en el Ministerio de Hacienda, en el mes de enero, una lista de los artículos que sea indispensable hacer objeto de libre importación, expresando el maximun de las cantidades, a fin de que ella facilite la expedición de las órdenes referidas.*

*9.)- El derecho de construir y de usar una línea telegráfica con derecho, por parte del Gobierno, de fijar en sus postes un alambre destinado al servicio público; pudiendo también hacer uso de la línea en caso de fuerza mayor.*

*10.)- Los empleados de los Contratistas estarán exentos de todo servicio civil o militar, excepto este último en tiempo de guerra, y estarán libres de toda contribución nacional o local que no sea generalmente pagada por los habitantes de la República.*

*11.)- El Ferrocarril será considerado como una obra de utilidad pública, y gozará de los derechos, concesiones y franquicias conferidas por las leyes a las Empresas de este carácter, y tendrá derecho en todos casos a las ventajas que el Gobierno otorga a todas las Compañías Ferrocarrileras actualmente usadas o que más adelante pueden ser usadas en el país.*

12.)- El Gobierno exime de pagar derechos de puerto, o cualquier otro derecho a todos los buques pertenecientes o fletados por los Contratistas, que conduzcan materiales, provisiones para el Ferrocarril y para las otras dependencias de los Contratistas, o exportaciones del país, así como a los que conduzcan trabajadores, empleados o colonos, debiendo los Contratistas dar el correspondiente aviso al Gobierno.

13.)- Los vapores fruteros serán despachados a cualquier hora del día o de la noche.

14.)- La organización financiera hecha por los contratistas; la emisión de títulos, acciones, certificaciones o Bonos hipotecarios, serán a su discreción.

15.)- Los Contratistas están exentos del uso del papel sellado y timbres fiscales en todos sus asuntos de negocios, libros, giros, obligaciones, documentos, etc., en todos los casos relacionados con el Ferrocarril, siempre que sea a la Empresa a quien corresponda pagar el impuesto.

16.)- Los Contratistas podrán traer inmigrantes e influir en la inmigración al país, pero los inmigrantes estarán sujetos a las leyes del mismo.

**Artículo VIII.-1)** El Gobierno declara que los pasajeros, mercaderías y efectos, de cualquier clase que sean, con excepción de material de guerra, que atraviesan el territorio de Guatemala, en tránsito para otros países extranjeros por dicho Ferrocarril, no estarán sujetos al pago de ningún derecho de Aduana ni de ningún otro género.

2.)- Dichos efectos y mercaderías en tránsito para países extranjeros, serán conducidos en carros sellados, y los referidos sellos, uno puesto por los Contratistas y otro por la Aduana que corresponda, en vista de la declaración respectiva, no serán rotos hasta que los expresados efectos o mercaderías hayan llegado al puerto de su destino o hayan pasado los límites de la República.

3.)- El Gobierno declara que no se cobrará ninguna clase de derechos, contribuciones o tributos, sean de la clase que fueren, por el Gobierno General, por las autoridades de las Departamentos, municipales o locales, a los pasajeros, ni sobre las mercaderías en tránsito en el Ferrocarril, por el hecho de ser conducidos por el mismo, o por cualquiera parte de él, ni les impondrá contribuciones a los Contratistas por razón de los expresados pasajeros o fletes, o por las cantidades recibidas de los expresados pasajeros o fletes.

**Artículo IX.-1)** El tipo máximo por la transportación de los efectos importados o exportados y fletes locales, no excederá de veinte centavos oro, por tonelada de 2.000 libras por milla, peso o medida (excepto los artículos especiales, como pedrería, vidrio cilindro y metales en barras).

- 2.)- *Por bananos, veinte centavos en oro por racimo.*
- 3.)- *Por pasajeros, seis centavos oro por milla, los de primera clase, y cuatro centavos oro por milla los de segunda clase.*
- 4.)- *Por caballos, mulas y ganado \$8.00 por cabeza, en oro, entendiéndose que el transporte será de un extremo de la línea a otro, pues de otra manera será en proporción a la distancia, con un costo adicional de \$1.00 oro por cargar y descargar cada animal.*
- 5.)- *Por cada oveja, cabra o cerdo se cobrará \$1.25 oro, sea cual fuese la distancia.*
- 6.)- *Los precios de fletes y tarifa serán en oro de los Estados Unidos, o á opción de los Contratistas, su equivalente en otra moneda.*
- 7.)- *Los Contratistas no podrán cobrar un tipo más alto que lo mencionado en este contrato, sin previo permiso del Gobierno.*

**Artículo X.-1)** *Los Contratistas tendrán el solo y exclusivo gobierno interior de su ferrocarril y pertenencias, y no estarán sujetos a la intervención del Gobierno, excepto para asegurar el cumplimiento de este contrato.*

*Para esto tiene derecho el Gobierno de inspeccionar el Ferrocarril por un empleado competente que informe y exija el cumplimiento de las obligaciones de los Contratistas, que se consignan en el artículo II de este convenio.*

2.) *Revistiendo este contrato, por su naturaleza, los caracteres de una ley de la República, nacida en un compromiso bilateral, se entiende que los Contratistas se ajustarán, en cuanto se refiere a la actual ley de ferrocarriles, solamente a lo prescrito en los artículos 15, 28, 54, 55, 57, 61, 90 y 91.*

*Por consiguiente, el texto de este contrato no podrá ser modificado ni alterado, por ley, reglamento ni disposición alguna, y se entenderá exceptuando de cualquier medida que se dicte, no pudiendo cambiarse en nada sino mutuo consentimiento expreso de las partes.*

**Artículo XI.-** *Los Contratistas tendrán el derecho de comprar o arrendar cualquier otro ferrocarril y unirse a otras Compañías ferrocarrileras, y dichas compras, arrendamientos, consolidaciones y ventas, y las adquisiciones de ferrocarril por concesión, compra o expropiación de terrenos, terrenos en posesión, derechos, intereses o franquicias que tengan en ellos, y las otras propiedades, muebles o inmuebles, usadas para los objetos del Ferrocarril, inclusive el otorgar y registrar hipotecas, la emisión y traspaso de acciones, bonos hipotecarios y garantías de compañías ferrocarrileras de los Contratistas, estarán exentas de todas las contribuciones que impone o que en lo sucesivo imponga la ley sobre transferencia de propiedades. Los Contratistas darán previamente aviso de lo expuesto al Gobierno.*

**Artículo XII.**-Las hipotecas se harán de acuerdo con la ley hipotecaria de ferrocarriles existente, y además, pueden hacerse de acuerdo con las condiciones siguientes:

1.)- Las hipotecas podrán comprender, a opción de los Contratistas, todo o parte de las propiedades del Ferrocarril, propiedades o derechos de propiedad o posesión, sean o no dichas propiedades o posesión tierras indivisas o haciendas comuneras, o cualesquiera otra participaciones o servidumbres en terrenos, derechos de cualquier clase, telégrafos e instalaciones telefónicas, obras edificios, mejoras permanentes, material rodante, instalación, proventos, rentas y toda cosa que corresponda o que corresponde al Ferrocarril.

2.)- Las hipotecas que constituyen en gravamen sobre las propiedades, derechos de propiedad o posesión, sean o no dichas propiedades o posesión tierras indivisas o tierras comuneras, u otras participaciones o servidumbre en terrenos del Ferrocarril, en todo o en parte, bien sea para garantizar la emisión de bonos, o cualquier otra deuda u obligación del Ferrocarril, gravar no solo la propiedad o propiedades que se expresan en la escritura por lo cual se constituya dicha hipoteca, o gravamen, sino así mismo la propiedad, propiedades, derechos de propiedad o posesiones que se adquieren con posterioridad al otorgamiento de dicha escritura, de conformidad con los términos y condiciones de la misma; y al entrar en posesión el Ferrocarril de la propiedad o propiedades adquiridas con posterioridad a dicha escritura, se inscribirán los títulos de las mismas en el Registro de la Propiedad correspondiente.

3.)- Al constituirse cualquiera hipoteca sobre cualquier parte de su propiedad, propiedades, posesiones, o derechos de posesión, El ferrocarril podrá fijar la cantidad de la hipoteca o los bonos garantizados por la misma, bien en proporción al número de kilómetros construidos, o que hayan de construirse, o con sujeción a cualesquiera otras condiciones que, a opción del Ferrocarril, se expresen en dicha hipoteca o bonos.

4.)- las hipotecas constituidas por compañías de ferrocarril de los Contratistas, sobre sus propiedades, posesiones, derechos de propiedad y demás derechos para garantizar la emisión de cualquiera clase de bonos, podrán otorgarse a favor de particulares, compañías naciones o extranjeras, en concepto de agentes o representantes de quienes en lo futuro poseen dichos bonos, y en ese carácter tendrán dichos representantes o agentes, gestionando a manera de fideicomisarios, mencionados después en este Artículo como tales, las facultades siguientes:

a) Mientras exista la hipoteca, gestionar en favor y representación de todos los futuros tenedores de los bonos expresados.

*b) Recibir del ferrocarril que haya constituido la hipoteca todos los bonos y cupones de los mismos emitidos bajo la hipoteca constituida a favor de dichos fideicomisarios, y certificar en cada bono la identidad del mismo, con referencia a la hipoteca que los garantiza.*

*c) Hacer entrega de los bonos y cupones emitidos bajo la garantía de la hipoteca otorgada a favor de dichos fideicomisarios después que aquellos sean debidamente certificados, conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior y en la forma estipulada en los términos y condiciones de la hipoteca.*

*d) Cobrar del ferrocarril deudor y pagar a los tenedores futuros de los bonos, los plazos en concepto de principal, conforme se venzan en la forma estipulada en la escritura hipoteca.*

*e) Tomar posesión personalmente, por sí o por sus agentes debidamente autorizados, y hacerse cargo de la administración, mantenimiento y explotación, y recibir todos los proventos, rentas o entradas de todo el Ferrocarril, material rodante, instalaciones, edificios, talleres, y cualquiera otra propiedad, real o personal, derecho de propiedad y demás derechos, anexas o pertenecientes al ferrocarril deudor en los casos y formas estipuladas en la hipoteca constituida a favor de los fideicomisarios; y el Tribunal Supremo en sala de Gobierno, previa citación al Ferrocarril, hecha con diez días de anticipación para celebrar una vista con relación a los hechos, deberá dar inmediatamente a dichos fideicomisarios o a sus agentes debidamente autorizados, la posesión del Ferrocarril, sus propiedades y demás derechos, siempre que se presenten al Tribunal por dichos fideicomisarios, o sus apoderados debidamente autorizados, la posesión del Ferrocarril, sus propiedades y demás derechos, siempre que se presenten al Tribunal por dichos fideicomisarios, o sus apoderados debidamente autorizados, las pruebas que acrediten que el Ferrocarril deudor ha dejado de cumplir con las condiciones de la hipoteca, o cualquiera de ellas, y que ha llegado el caso en que, de conformidad con los términos de dicha escritura, debe darse a los fideicomisarios la posesión de las propiedades y demás derechos del Ferrocarril. El Ferrocarril será notificado de dicha resolución, haciendo la entrega de una copia. Ningún recurso o incidente que se promueva ante dicho Tribunal, o ante cualquier otro Juez o Tribunal entorpecerá, impedirá o demorará la ejecución de lo dispuesto. El Tribunal, en el caso de que las circunstancias lo requieran, podrá autorizar a cualquier funcionario, que ejerza sus funciones en el Departamento en que haya de cumplirse lo mandado, para que ponga a dichos fideicomisarios o sus agentes debidamente autorizados, en posesión de todas o alguna parte de dichos ferrocarriles, material rodante, instalaciones, edificios, estaciones, talleres u otras propiedades reales, inmuebles o personales, derechos de propiedad y demás derechos.*

f) Para establecer toda clase de procedimientos judiciales que sean necesarios para el cobro del crédito hipotecario, y obtener la venta de la propiedad o propiedades de dicho Ferrocarril deudor, en los casos expresados en la hipoteca, y, gestionando como fideicomisarios de dichos tenedores de bonos y tenedores de cupones, recibir los proventos de dicha venta y aplicar los mismos en la forma convenida en la expresada hipoteca.

g) Exigir al Ferrocarril deudor informes de las nuevas propiedades adquiridas por el expresado Ferrocarril deudor, con posterioridad a la fecha del otorgamiento de la escritura hipotecaria a favor de los fideicomisarios, los cuales, de conformidad con los términos de ellos hipoteca, habrán de quedar sujetos a las condiciones de la misma, y hacer constar en los registros respectivos de las propiedades adquiridas con posterioridad a la fecha de la hipoteca, que las mismas quedan sujetas a esta última.

h) Realizar cualquier acto convenido en la escritura hipotecaria

La venta hecha en procedimientos judiciales seguidos para el cobro de una segunda o posterior hipoteca, que afecte un ferrocarril y sus propiedades, sujeto a hipoteca o hipotecas procedentes, en manera alguna afectará la situación legal de dicha hipoteca o hipotecas precedentes, las que continuarán en vigor y de la misma manera fijada al tiempo de constituirse dicha hipoteca o hipotecas.

**Artículo XIII.-** Todos los casos fortuitos o de fuerza mayor, debidamente comprobados, constituirán excepciones a las estipulaciones de este contrato.

**Artículo XIV.-1.)** Las tropas, sus jefes y oficiales, su equipo y material de guerra y los empleados en comisión, pagarán únicamente la mitad de los precios de la tarifa.

2) Las valijas del correo nacional serán conducidas por los Contratistas, bajo su responsabilidad, a un precio equitativo que será oportunamente convenido con el Gobierno.

3.) Se dará pasaje libre al Presidente de la República, Ministros del Gobierno, al Cuerpo Diplomático extranjero acreditado ante la República de Guatemala y al guatemalteco acreditado en el extranjero, y también a los Jefes Políticos, a los Jueces de 1ª Instancia, a los Administradores de Rentas y Aduanas y Comandantes de los puertos de los departamentos por donde pase la línea.

**Artículo XV.-** Los Contratistas nombrarán un representante que residirá en la Capital, suficientemente autorizado para todos los asuntos con el Gobierno y para todos los judiciales que ocurran.

**Artículo XVI.-1.)** Cuando surgieren dudas entre el Gobierno y los Contratistas acerca de la inteligencia de alguna cláusula de este contrato, procurarán resolverlas directamente en términos amigables; y si así no se hiciere posible, serán sometidas a la decisión de los árbitros nombrados, uno por cada parte, y habiendo discordia,

a la decisión de un tercero que las dos partes designen; la resolución será definitiva e inapelable. Este Tribunal se constituirá y dará su laudo en la ciudad de Guatemala, y en ningún caso se podrá ocurrir a la vía diplomática, sino después de agotados todos los recursos que establece este artículo.

2.) Los árbitros y el tercero, en su caso, se nombrarán dentro de los treinta días siguientes en que una de las partes notifique a la otra su propósito de acudir a dicho recurso, y en el mismo plazo después que se haga saber por dichos árbitros los laudos desacordes que pronuncien.

3.) Si alguna de las partes se negare a nombrar el árbitro que le corresponde o de concurrir al nombramiento del tercero dirimente, pasados los treinta días a que se refiere el inciso anterior, se considerará adherida a la designación que la otra parte haya hecho.

**Artículo XVII.-1.)** El Gobierno concede a los Contratistas el amplio derecho de arrendar, vender, traspasar o transferir a cualquier persona, compañía o compañías, exceptuando Gobiernos de países extranjeros, todos o cualesquiera de los derechos, concesiones, propiedades, ganancias, beneficios, terrenos o cualquiera otra franquicia que por el presente contrato se le otorga, todo lo cual podrán hacerlo sobre las bases que a su juicio crean más convenientes; siendo de entenderse que ninguna estipulación que se haga con dichas personas o corporaciones puede ser contraria, o violar en lo más pequeño, las condiciones o cláusulas que contiene este contrato.

2.) Queda convenido sin reserva alguna que en todos los artículos de este contrato que se refieren a los Contratistas, se entienden incluidos sus sucesores o cesionarios.

**Artículo XVIII.-1.** Los Contratistas tendrán el derecho de explotar el Ferrocarril, extensiones y ramales, o cualquier parte de los mismos, con fuerza eléctrica. En cualquier tiempo que ellos elijan, podrán construir instalaciones de fuerza eléctrica, usando fuerza hidráulica de los ríos y riachuelos que estén a una distancia conveniente del Ferrocarril; para este objeto y para la distribución de la corriente eléctrica, tendrán el derecho de colocar, en donde sea necesario, diques, tomas, inundar terrenos, cambiar el cauce de los ríos y riachuelos, poner postes y alambres, u otras líneas para la transmisión eléctrica; y en una palabra, ejercer todos los derechos indispensables para la instalación, explotación y distribución de un sistema de fuerza hidráulico.-eléctrico. También tendrán el derecho para distribuir y vender la corriente eléctrica al público para fuerza, calor y alumbrado.

2.) Las concesiones existentes para alumbrado serán respetadas.

3.) *Toda propiedad tomada o destruida por los Contratistas, de acuerdo con las estipulaciones de este artículo, serán pagadas por la cantidad de su valor actual, cuyo valor, en caso de disputa, se determinará por tres árbitros, nombrados uno por cada parte, y el otro por el Presidente de la Corte Suprema de Guatemala, y el fallo dado por aquellos o por el tercero en caso de discordia, se considerará como el final e inapelable.*

4.) *Las concesiones otorgadas por este artículo no serán exclusivas, y de ninguna manera impedirán que el Gobierno de franquicias o concesiones para generar, distribuir y vender corriente eléctrica usando fuerza hidráulica o de otro género.*

**Artículo XIX.-** *Se concede por el Supremo Gobierno al Ferrocarril toda la protección que esté a su alcance, y además a los conductores de trenes, jefes de estaciones, guardianes de entradas y salidas, empleados en el Ferrocarril, en el desempeño de sus deberes, se les investirá con el carácter de agentes de policía.*

**Artículo XX.-** *Conviniendo a los intereses del país la pronta terminación de los trabajos, el Gobierno se obliga a ayudar a los contratistas, moral y materialmente y siempre que sea posible, para obtener en todo tiempo, el número necesario de trabajadores para el objeto.*

**Artículo XXI.-1)** *Además de la garantía mencionada en el Artículo I, inciso 2º, dentro de los treinta días después de la aprobación de este contrato por la Asamblea Nacional Legislativa, los Contratistas depositarán en un Banco, casa de banqueros o compañía fideicomisaria, en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América, de reconocida responsabilidad, doscientos mil pesos oro americano, con la expresa condición de que cuando esté colocado el puente de acero sobre el río Motagua y cuando el Ferrocarril llegue a Sanarate y esté abierto al tráfico, esta garantía será devuelta a los Contratistas. Este convenio puede ser anulado, a opción del Gobierno, si los contratistas no depositan la garantía mencionada en el tiempo referido.*

2.) *Una vez aceptada la responsabilidad de dicho Banco, casa de banqueros o compañía fideicomisaria por el Poder Ejecutivo de esta República, en el contrato del depósito el Gobierno de esta Nación será representado por el Ministro de Guatemala en los Estados Unidos de América o por su Cónsul General en Nueva York.*

3.) *Si no cumplieren los Contratistas con concluir el Ferrocarril hasta la ciudad de Guatemala, dentro de los tres años y medio contados desde la fecha de la aprobación de este contrato, salvo casos de fuerza mayor debidamente comprobados, el Gobierno ejercerá, si así le conviene, los derechos que le dan como parte contratante, el Código Civil y las leyes procesivas existentes*

**Artículo XXII.-** *En el deseo de dar toda la protección posible a la agricultura nacional, el Gobierno conviene en declarar libres de derechos de exportación e impuestos locales, durante treinta y cinco años, contados desde esta fecha, los frutos y productos agrícolas, con excepción del café, que se transporten por el expresado ferrocarril, objeto de este contrato.*

*Artículo transitorio.- Este contrato quedará perfecto cuando se aprobado por el señor Presidente Constitucional de la República y por la Asamblea Nacional Legislativa de Guatemala en sus próximas sesiones, y ratificado por los señores Van Horne y Keith dentro de cuarenta días contados desde esta fecha; entendiéndose que el referido contrato no establecerá derechos ni obligaciones para las partes, sino hasta que esté aprobado por la Asamblea Legislativa de Guatemala, como queda expresado. La ratificación ya dicha, hecha en debida forma, será autenticada por el Ministro de esta República en los Estados Unidos de América, y en su defecto, por su Cónsul General en Nueva York.*

*En fe de todo lo expuesto, firmamos tres ejemplares de un tenor; en la ciudad de Guatemala, a los doce días del mes de enero de mil novecientos cuatro.*

**JOSÉ FLAMENCO**

**PERCIVAL FARQUHAR**

*Ratificado.- MINOR C. KEITH.- San José, 11 de febrero de 1904.*

*W.C. VAN HORNE.- New York, 6th de February 1904.*

*(Solís, 1952. p. 422-434).*

## Anexo I: Legal e

### **Preparativos para la inauguración del Ferrocarril del Norte**

*Guatemala, 11 de febrero de 1907,*

*Aproximándose la inauguración del Ferrocarril de Guatemala, acontecimiento que por su notoria importancia para el progreso del país, debe celebrarse como corresponde; y en ese deseo, al propio tiempo, de dar toda protección e impulso a las Bellas Artes,*

*El Presidente Constitucional de la República,*

#### **ACUERDA:**

*1º-Se abre un concurso para premiar en público certamen el mejor cuadro que se pinte y conmemore la entrada de la locomotora del Norte a esta capital.*

*2º-Así mismo ábrase un concurso para premiar la mejor composición poética que se escriba dedicada a celebrar aquel fausto suceso.*

*3º-Igualmente se abre un concurso para premiar la mejor pieza musical que se escriba destinada al propio objeto.*

*4º-El premio consistirá para cada obra de las ya citadas, en mil pesos en efectivo y una medalla de oro con su correspondiente diploma.*

*5º-El Ministerio de Fomento queda encargado de emitir reglamentos respectivos y de dictar las demás disposiciones que sean necesarias para el debido cumplimiento del presente acuerdo,*

*Comuníquese,*

**(f) ESTRADA.**

*El Subsecretario General del Gobierno,  
Encargado del Ministerio de Fomento  
(f) JOSÉ FLAMENCO.*

(Solís, 1952, p. 445).

## **Anexo I: Legal f**

### **DECRETO NO. 676**

MANUEL ESTRADA CABRERA

Presidente Constitucional de la República de Guatemala,

#### **CONSIDERANDO:**

*Que se aproxima la feliz terminación del Ferrocarril al Atlántico que, por varios títulos, significa, más que ninguna otra obra, el engrandecimiento de Guatemala; Que su inauguración debe celebrarse y solemnizarse como el acontecimiento que abre una nueva era de paz, de prosperidad y de mayor civilización para la República;*

*Que la celebración de tan fausto suceso, no sólo ha de concentrarse a manifestaciones de júbilo y regocijo, sino que debe mostrar prácticamente a propios y extraños los inagotables elementos y recursos que tan magna obra está destinada a desarrollar en favor del progreso patrio, y que esta demostración práctica solamente puede hacerse exhibiendo los productos del suelo y de las industrias del país;*

*Que, en consecuencia, además de los festejos nacionales que se preparan, es conveniente hacer conocer esos productos al efectuarse la inauguración del ferrocarril que completa nuestra vía interoceánica;*

*Que por tales motivos es justificable el aplazar por esta sola vez, la Exposición Nacional creada por el decreto gubernativo No. 636 y transferirla al último domingo de octubre de cada año por el decreto No. 667, para abrirla el día en que la primera locomotora, viniendo de Puerto Barrios, ingrese a esta Capital,*

#### **POR TANTO:**

*Y en uso de las amplias facultades de que me hallo investido,*

#### **DECRETO:**

*Artículo 1º-La exposición Nacional que debería tener lugar en el Campo de Minerva el último domingo del mes de octubre próximo, se transfiere y se abrirá el mismo día en que se inaugure el Ferrocarril al Atlántico.*

*Artículo 2º-Se señala para concurrir a dicha Exposición los siguientes ramos: Escolar, de Agricultura, Ganadería, Minería e Industrial.*

*Artículo 3º- El Ministerio de Fomento queda encargado de la ejecución del presente decreto, del que se dará cuenta a la Asamblea Nacional Legislativa de la República para que con patriotismo y entusiasmo cooperen al mejor éxito de esta demostración objetiva de las innumerables e inagotables riquezas de Guatemala.*

*Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo: en Guatemala, a los veinte y ocho días del mes de septiembre de mil novecientos siete.*

**(f) MANUEL ESTRADA CABRERA.**

(Solís, 1952, p. 446).

**Anexo I: Legal g**

**DECRETO NÚMERO 679**

MANUEL ESTRADA CABRERA,  
Presidente Constitucional de la República de Guatemala,

**CONSIDERANDO:**

*Que la feliz terminación del Ferro-Carril Interoceánico de Guatemala, es por todos conceptos un suceso digno de las manifestaciones del regocijo nacional, en armonía con el grado de civilización que ha alcanzado la República.*

*Que dada la indiscutible importancia de esta Empresa en cuya realización han concurrido con el mayor empeño la constancia y el patriotismo guatemaltecos, es de estricta justicia revestir aquel acto de toda la solemnidad y pompa que merece, festejándolo como es debido, ya que tan fausto acontecimiento abre una época de incalculable prosperidad que el porvenir reserva a nuestra patria;*

**POR TANTO:**

*En Consejo de Ministros y en uso de las facultades de que me hallo investido por la Asamblea Nacional Legislativa,*

**DECRETO:**

*Artículo 1º-Señálase el día 19 del corriente mes para la solemne inauguración del Ferro-Carril Interoceánico de Guatemala, debiendo hacerse todas las manifestaciones de júbilo consignadas en el programa oficial.*

*Artículo 2º-Con tal motivo se declaran días de fiesta cívica, los comprendidos del día de la inauguración al 26 de este mismo mes, inclusive, durante los cuales estará izado el Pabellón Nacional en los edificios públicos; y serán feriados del 16 del presente al 2 de febrero próximo.*

*Artículo 3º-Se autoriza la erogación de las cantidades que al afecto sean necesarias.*

*Artículo 4º-Los Ministros del Gobierno, cada cual en la órbita que le corresponde, quedan encargados de dictar las disposiciones conducentes a la ejecución del presente Decreto, del cual se dará cuenta a la Asamblea Legislativa en sus próximas sesiones.*

*Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo; en Guatemala, a los nueve días del mes de enero de mil novecientos ocho.*

**Manuel Estrada Cabrera.**

(Solís, 1952, p. 447).

## **ANEXO II FICHAS DE REGISTRO**

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
Escuela de Historia  
El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles**  
**Área de bodega**

**Fecha:** 7 de diciembre de 2018

**Ubicación:** 6ta. Avenida entre 10ma. y 11°. Calle, Puerto Barrios, Izabal, talleres de FEGUA

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°43'54" Longitud: 88°35'55"

**Tipo de edificación:**

Estación  Oficina  Otros   
Bodega  Taller   
Vivienda  Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura		x			x	x	
Puertas						x	
Ventanas						x	x
Cubierta		x				x	
Muros					x		
Columnas					x	x	
Pisos					x		x
Dinteles							
Rótulos							
Otros							

**Observaciones:**

Inmueble que servía como bodega de pesaje, posee planchas de cemento delimitadas con corrales de madera en color verde, ventanas con vidrio decorativo, rojo, amarillo y blanco y cinco portones de metal en color gris en dirección 10ma. calle, uno hacia la 6ta. avenida y dos hacia el interior de los talleres. Como adición posee una sala administrativa con piso cemento líquido.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles**  
**Área eléctrica I**

**Fecha:** 7 de diciembre de 2018

**Ubicación:** 6ta. Avenida entre 10ma. Y 11°. Calle, Puerto Barrios, Izabal, talleres de FEGUA

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°43'53" Longitud: 88°35'56"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
 Bodega       Taller   
 Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura					x	x	
Puertas						x	
Ventanas	x						
Cubierta					x	x	
Muros					x		
Columnas					x	x	
Pisos					x		x
Dinteles							
Rótulos						x	
Otros							

**Observaciones:**

Inmueble que servía para albergar máquinas que generaban energía eléctrica, tiene una planta rectangular con molduras en las fachadas. Posee unas letras de acero "F.I. DE C.A." Tiene una herrería con diseños florales que sirve como puerta de ingreso, así como piso de cemento líquido en combinación rojo y negro.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
Escuela de Historia  
El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles**  
**Área eléctrica II**

**Fecha:** 7 de diciembre de 2018

**Ubicación:** 6ta. Avenida entre 10ma y 11°. Calle, Puerto Barrios, Izabal, talleres de FEGUA

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°43'52" Longitud: 88°35'54"

**Tipo de edificación:**

Estación  Oficina  Otros   
Bodega  Taller   
Vivienda  Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x		x	x	x	x	
Puertas	x						
Ventanas	x						x
Cubierta					x	x	
Muros	x		x	x	x		
Columnas					x	x	
Pisos					x		
Dinteles							
Rótulos	x						x
Otros							

**Observaciones:**

Inmueble que servía para albergar máquinas de vapor. La cubierta es de concreto armado, tiene un acabado tipo "estriado", en los muros del edificio se puede visualizar un armazón de madera, ladrillo quemado y barro. Tiene un rótulo en la parte superior de la puerta que identifica el área como "SECTOR ELÉCTRICO".

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles  
 Los Tanques**

**Fecha:** 7 de enero de 2018

**Ubicación:** 6ta. Avenida entre 10ma. y 11°. Calle, Puerto Barrios, Izabal, talleres de FEGUA

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°43'52" Longitud: 88°35'54"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
 Bodega       Taller   
 Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura					X	X	
Puertas							
Ventanas							
Cubierta					X	X	
Muros					X		
Columnas					X	X	
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							
Otros							

**Observaciones:**

Dos tanques dentro de un cuerpo constructivo, elaborado a base de concreto con molduras estriadas en los cuerpos constructivos. Cuenta con una escalera de metal que mide 15 metros.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles**  
**Casa Redonda**

**Fecha:** 7 de diciembre de 2018

**Ubicación:** 6ta. Avenida entre 10ma. y 11°. Calle, Puerto Barrios, Izabal, talleres de FEGUA

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°43'51" Longitud: 88°35'56"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
 Bodega       Taller   
 Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura				x	x	x	
Puertas							
Ventanas					x		
Cubierta					x	x	
Muros				x	x		
Columnas					x	x	
Pisos							x
Dinteles							
Rótulos							x
Otros							

**Observaciones:**

Inmueble que servía para albergar el equipo rodante de los talleres. Posee forma semicircular, cubierta de concreto armado con un acabado tipo "estriado" y unas ventilaciones en el techo por la polución de las máquinas. Los muros están hechos de *block* y en la parte Oeste tiene un muro hecho con ladrillo. Posee diez vías con fosos dispersos para la reparación. Este edificio hace juego con una tornamesa que cuenta con una cabina y una base circular de concreto con un eje de rotación.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles**  
**Casa de tripulación**

**Fecha:** 10 de junio de 2016

**Ubicación:** 7ma. Avenida y 10ma. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°43'51" Longitud: 88°35'53"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
 Bodega       Taller   
 Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x	x					
Puertas	x						
Ventanas	x						x
Cubierta		x					
Muros		x					
Columnas	x						
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							
Otros							

**Observaciones:**

Inmueble ligado a los talleres de FEGUA, funcionaba como casa de tripulación. Se encuentra a punto de colapsar. Construcción sobre pilotes, techo a cuatro aguas y una buhardilla. Los corredores están delimitados por barandales que están cubiertos por cedazo metálico.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles  
 Elementos Arquitectónicos**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** 4ta. Avenida y 5ta. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°44'11.98396" Longitud: 88°36'7.87701"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
 Bodega       Taller   
 Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x	x					
Puertas	x						
Ventanas							
Cubierta		x					
Muros	x						
Columnas	x						
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							
Otros							

**Observaciones:**

Vivienda de color amarillo, arquitectura en madera, cubierta a dos aguas de lámina.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
Escuela de Historia  
El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles  
Elementos Arquitectónicos**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** 4ta. Avenida y 5ta. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°44'11.28984" Longitud: 88°36'7.99128"

**Tipo de edificación:**

Estación  Oficina  Otros   
Bodega  Taller   
Vivienda  Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x	x					
Puertas	x						
Ventanas	x						
Cubierta		x					
Muros	x						
Columnas	x						
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							x
Otros							

**Observaciones:**

Vivienda y comercio identificado como "Tienda María José", construida a base de madera, cubierta de lámina a dos aguas, posee 3 ventanas y 5 puertas. El comercio está pintado de color rojo y blanco.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles  
 Elementos Arquitectónicos**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** 7ma. Avenida, entre 5ta. y 6ta. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°44'10.57199" Longitud: 88°35'53.47675"

**Tipo de edificación:**

Estación  Oficina  Otros   
 Bodega  Taller   
 Vivienda  Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x	x			x		
Puertas	x						
Ventanas	x						
Cubierta		x					
Muros	x						
Columnas	x						
Pisos							
Dinteles	x						
Rótulos							
Otros							

**Observaciones:**

Vivienda construida sobre pilotes, hecha a base de madera, cubierta de lámina a dos aguas, posee 2 ventanas formadas con reglillas de madera tipo parteluz y una puerta. Posee un corredor frontal delimitado por un barandal, la vivienda está pintada de color rosado y verde.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles  
 Elementos Arquitectónicos**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** 8ava. Avenida, 6ta. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°44'8.37643" Longitud: 88°35'50.24835"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
 Bodega       Taller   
 Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x	x			x		
Puertas	x						
Ventanas	x						x
Cubierta		x					
Muros	x						
Columnas	x						
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							
Otros							

**Observaciones:**

Vivienda construida sobre una base de concreto. Arquitectura en madera, tiene tres puertas y cuatro ventanas en dirección a la 6ta. Calle y una puerta y tres ventanas en dirección de la 8ava. Avenida, tiene cubierta de lámina a tres aguas; está pintada de los colores característicos de la zona para la arquitectura en madera, verde con fondo verde menta.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles  
 Elementos Arquitectónicos**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** 8ava. Avenida entre 6ta. y 7ma. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°44'5.86045" Longitud: 88°35'49.3799"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
 Bodega       Taller   
 Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x	x			x		
Puertas	x						
Ventanas	x						x
Cubierta		x					
Muros	x	x					
Columnas	x				x		
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							
Otros							x

**Observaciones:**

Construcción de madera con cubierta de lámina a cuatro aguas, posee cuatro puertas y una ventana en la fachada, está pintada de color amarillo y celeste y posee un rótulo que lo identifica como "HOTEL TACANÁ".

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles  
 Elementos Arquitectónicos**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** 8ava. Avenida entre 6ta. y 7ma. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°44'5.86045" Longitud: 88°35'49.3799"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
 Bodega       Taller   
 Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x	x					
Puertas	x						x
Ventanas	x					x	
Cubierta		x					
Muros	x						
Columnas	x						
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							
Otros							

**Observaciones:**

Pequeña construcción de madera con cubierta de lámina a dos aguas. Posee un árbol grande y una palmera frente a la fachada, ejemplificando la vivienda caribeña de la zona.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles  
 Elementos Arquitectónicos**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** Entre 4ta. y 5ta. Avenida y 10ma. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°43'54.29604" Longitud: 88°36'4.33584"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
 Bodega       Taller   
 Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x	x			x		
Puertas	x						
Ventanas	x						x
Cubierta		x					
Muros	x	x					
Columnas	x				x		
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							x
Otros							

**Observaciones:**

Construcción de madera con cubierta a dos aguas, posee un corredor en la fachada con columnas de madera y base de cemento, está pintada de color verde y posee un rótulo que lo identifica como comercio "REBECA CORTES DE CABELLO".

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
Escuela de Historia  
El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles  
Elementos Arquitectónicos**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** Entre 5ta. y 6ta. Avenida y 12°. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°43'46.68483" Longitud: 88°36'1.34609"

**Tipo de edificación:**

Estación  Oficina  Otros   
Bodega  Taller   
Vivienda  Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x	x					
Puertas	x						
Ventanas	x						
Cubierta		x					
Muros	x	x					
Columnas	x						
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							x
Otros							

**Observaciones:**

Construcción de madera de dos pisos con cubierta de lámina, posee dos puertas en la fachada del primer piso y dos ventanas en el segundo. Este inmueble pudo funcionar como comercio en determinado momento, ya que posee los colores de una bebida gaseosa y posee un letrero que dice "LA RIVIERITA".

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles  
 Elementos Arquitectónicos**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** 7ma. Avenida y 13°. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°43'42.87324" Longitud: 88°35'53.24604"

**Tipo de edificación:**

Estación  Oficina  Otros   
 Bodega  Taller   
 Vivienda  Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<i>Madera</i>	<i>Lámina</i>	<i>Adobe</i>	<i>Ladrillo</i>	<i>Block /Cemento</i>	<i>Hierro</i>	<i>Otros</i>
Arquitectura	x	x					
Puertas	x						
Ventanas							
Cubierta		x					
Muros	x						
Columnas	x						
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							
Otros							

**Observaciones:**

Construcción de madera con cubierta de lámina a dos aguas, actualmente se encuentra a punto de colapsar, este inmueble funcionaba como una pequeña estación del ferrocarril, la conocen como "La Casa de Güico".

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
Escuela de Historia

El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles**  
**Palacio del Cine**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** 7ma. Avenida y 7ma. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°44'3.53796" Longitud: 88°35'57.19848"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
Bodega       Taller   
Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura				X	X		
Puertas							
Ventanas							
Cubierta					X		
Muros					X		
Columnas					X	X	
Pisos							
Dinteles							
Rótulos							
Otros							

**Observaciones:**

Los vestigios que aún se pueden visualizar, forman parte de lo que algún día fue el Palacio del Cine, originalmente era un inmueble con la arquitectura característica de la región (madera, cubierta de lámina a cuatro aguas, barandales). Lo que se puede observar en la actualidad forma parte del primer piso del inmueble, hecho a base de cemento y ladrillo con diseños decorativos.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Inmuebles**  
**Hotel del Norte**

**Fecha:** 25 de octubre de 2018

**Ubicación:** 1ra. Avenida y 7ma. Calle, Puerto Barrios, Izabal

**Coordenadas geográficas:** Latitud: 15°44'11" Longitud: 88°36'11"

**Tipo de edificación:**

Estación       Oficina       Otros   
 Bodega       Taller   
 Vivienda       Espacio Público

<b>Aspectos Componentes</b>	<b>Materiales Constructivos</b>						
	<b>Madera</b>	<b>Lámina</b>	<b>Adobe</b>	<b>Ladrillo</b>	<b>Block /Cemento</b>	<b>Hierro</b>	<b>Otros</b>
Arquitectura	x	x			x	x	
Puertas	x					x	
Ventanas	x					x	x
Cubierta	x	x			x	x	
Muros	x			x	x	x	
Columnas	x					x	
Pisos	x						x
Dinteles	x						
Rótulos							x
Otros							

**Observaciones:**

El Hotel del Norte, es una de las construcciones que surgen conjuntamente con la estación del Ferrocarril del Norte, actualmente el edificio posee dos áreas, una que comprende la estructura original y otra área que posee una serie de habitaciones modernas. El área original del hotel es la máxima representación de la arquitectura caribeña característica de Puerto Barrios.

Es un edificio de dos pisos elaborado con madera, cubierta de lámina y madera a dos aguas en donde sobresale un ático en el que funcionaban habitaciones, que actualmente se encuentran en desuso; en la planta baja se localiza una recepción, sala, restaurante, cocina, y dos piscinas, en el segundo piso posee el área de habitaciones, algunas de ellas con vista hacia el malecón y las otras hacia el área de piscinas, ya que el edificio posee forma de "L". La construcción posee amplios corredores delimitados por barandales de madera con diseños y tela metálica fina.

En el área moderna, las habitaciones están construidas a base de *block* y cemento, con cubierta de concreto armado, piso cerámico, puertas de metal, ventanas de vidrio y acero con fachaleta de ladrillo.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de pesaje**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área de bodega

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: Toledo

No. de Serie: 58459

Modelo: 31-1543 FD

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Máquina de pesaje industrial en color negro con escala dial, de fabricación estadounidense "Toledo Scale Company" Toledo, Ohio, USA. Tiene capacidad de 0 a 500 libras. Se localiza en el interior del área de bodega y posee una plancha sobre la cual se colocaba el producto a pesar.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Mobiliario y equipo**

Fecha: 8 de marzo del 2015

Ubicación: Talleres de FEGUA, área de bodega y oficina administrativa

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

-Se localizaron dos escritorios de oficina elaborados con madera. Los escritorios poseen gavetas en su diseño interior. Solamente uno cuenta con silla, se encuentran bastante deteriorados ya que en la actualidad sirven de base para colocar objetos pesados como toneles y recipientes plásticos de combustible. Así también se lograron documentar:

-Dos sillas de madera con cojines en el asiento y en el respaldo.

-Una banca de madera con cojines en el asiento y dos camas de hierro antiguas.

Todos los elementos presentan deterioro considerable ya que están en total abandono.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles  
 Mobiliario y equipo**

Fecha: 8 de marzo del 2015  
 Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

Línea férrea	<input type="checkbox"/>
Equipo rodante	<input type="checkbox"/>
Señalización	<input type="checkbox"/>
Maquinaria	<input type="checkbox"/>
Herramienta	<input type="checkbox"/>
Mobiliario	<input checked="" type="checkbox"/>
Otros	<input type="checkbox"/>

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

-Cinco armarios de madera, algunos poseen notas de periódico y afiches de diferentes fechas de la década de 1980, así como anotaciones hechas con marcador y yeso. Así también se lograron documentar:

-Una mesa alargada de madera.

-Cuatro excusados conectados a una fosa común.

Los armarios ya no poseen las puertas.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de energía**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área eléctrica I

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Ingersoll Rand*

No. de Serie: 416366 Modelo: no tiene

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 1. Motor de locomotora diésel *Ingersoll Rand* de seis cilindros. Posee placa de identificación, pero algunos datos ya no son visibles. El estado de conservación es incompleto, ya no posee varias piezas.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de energía**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área eléctrica I

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 2. Motor de locomotora diésel de siete cilindros con un compresor. Tiene una placa de identificación que ya no es visible. No posee todas sus piezas.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de energía**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área eléctrica I

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *General Electric*

No. de Serie: no tiene Modelo: 36517 compresor

Año: 1941

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 3. Motor de locomotora diésel *General Electric* de cuatro cilindros, la máquina posee un compresor marca NAT'L BD, con fecha 1941. No posee todas sus piezas.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de energía**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área eléctrica I

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *General Electric*

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 4. Motor de locomotora diésel *General Electric* de cuatro cilindros, ya no posee el compresor. Los remanentes, 1, 2, 3 y 4 están conectados a tanques de combustible.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de energía**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área eléctrica I

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *General Electric*

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 5. Tablero de electricidad marca *General Electric* de cinco hojas en las que tiene distribuidas las palancas de corte de energía y los contadores de electricidad. En la parte central tiene identificadas tres secciones como "Town No1" "Warf No2" "Brigde No3". El tablero también cuenta como unos aisladores en la parte superior.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de vapor**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área eléctrica II

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Ames Iron Works*

No. de Serie: no tiene Modelo: 5163195 generador de corriente

Año: 1911, 1912, 1913

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 1. Es una máquina o motor de vapor, con un generador de corriente alterna *General Electric*. Este remanente es el mejor conservado del equipo de esta área.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
Escuela de Historia  
El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de vapor**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área eléctrica II

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 2. Motor de vapor con generador de corriente alterna. No posee la caja del eje y el cigüeñal.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de vapor**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área eléctrica II

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 3. Motor de vapor con generador de corriente alterna. Le faltan varias piezas.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de vapor**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área eléctrica II

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *General Electric*

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 4. Tablero eléctrico de tres hojas de marca *General Electric* en color negro. El deterioro que ha sufrido este remanente es significativo, originalmente poseía cuatro partes, colapsando una de ellas.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
Escuela de Historia  
El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de vapor**

Fecha: 18 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, área eléctrica II

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 5. Caldera de vapor asentada sobre una base de concreto.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Magor*

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: 1950

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 1. Plataforma de ocho ruedas, cuatro delanteras y cuatro traseras (dos ejes delanteros y dos traseros respectivamente).

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 1.1. "Push Car", sobre el cual habían colocado cuatro toneles de metal con combustible. Tiene un eje delantero y un eje trasero.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Gregg*

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 2. Vagón cerrado en color rojo. Tiene pintado sobre la superficie los registros de FEGUA, "G 8270" e "INV-97-1".

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 2.1. Vagón en color negro con registro de FEGUA "G 3021", capacidad en galones 4481. Posee dos ejes delanteros y dos traseros.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Gregg*

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 3. Vagón plataforma con dos ejes delanteros y dos traseros. Es uno de los elementos rodantes con mayor deterioro, las constantes lluvias han dañado seriamente la parte frontal de la plataforma.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año: 1913

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 3.1. Vagón *Caboose*, posee dos ejes delanteros y dos ejes traseros, elaborado a base de madera y pintado en color amarillo con techo de lámina. Tiene varios compartimientos en el interior, con percheros en los muros y una elevación sobre el techo con ventanas. En el área de acople tiene grabada la fecha de fabricación (*JULY 1 1913*). El *Caboose* está bastante deteriorado, en uno de sus laterales la madera colapsó y se observa el armazón interno del vagón.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Gregg*

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 4. En la vía número cuatro de la casa redonda se localizaron dos remantes sobrepuestos. Este elemento es una plataforma de manufactura Belga, posee una placa de identificación en buen estado de conservación, tiene dos ejes delanteros y dos traseros.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Gregg*

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 4.1. Este remanente se localizó sobre el remanente número 4, es un vagón cerrado de color rojo de cuatro ejes, dos delanteros y dos traseros, no posee placa de identificación.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Gregg*

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 5. Vagón cerrado en color negro, con dos ejes delanteros y dos traseros. No posee placa de identificación, pero en los ejes tiene grabado "MCB ARA GREGG". Es uno de los vagones mejor conservados, tiene visibles registros de FEGUA, "G 1533" "INV-91-REP-2". Así como la capacidad del vagón en cuanto a peso.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Gregg*

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 6. En la vía número seis de la casa redonda se localizaron dos remantes sobrepuestos. El remanente 6 es un vagón plataforma con dos ejes delanteros y dos traseros.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 6.1. Este elemento se localizó sobre el remanente número 6, vagón cerrado en color rojo, aún es visible el registro de FEGUA "8316". Tiene unas letras que dicen: RUEDAS DE ACERO SEP 83 COJINETE SEP 88.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Gregg*

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 7. En la vía número siete de la casa redonda se localizaron dos remantes sobrepuestos. El remanente asignado con el número 7 es una plataforma Gregg, este elemento tiene algunas variaciones, como lo son dos círculos delanteros y dos traseros con un relieve con el nombre del fabricante, colocados en los laterales de la plataforma.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Magor*

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 7.1. Este elemento se localizó sobre el remanente número 7, es una plataforma con dos ejes delanteros y dos traseros; sobre este elemento se han colocado varias estructuras de metal.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Magor*

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: no es visible

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 8. Vagón plataforma, posee una de identificación deteriorada por lo cual ya no es visible el año de elaboración de la plataforma. Sobre este remanente se localizaron varios elementos metálicos (planchas, láminas).

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Magor*

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: 1939

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 9. Vagón cisterna en color negro, posee dos ejes delanteros y dos traseros, tiene una placa de identificación en buen estado de conservación, en donde aún es visible el año de elaboración de este elemento, 1939. En la parte trasera aún son visibles datos como el número del registro de FEGUA "3093" y los datos de la capacidad del vagón: CAPACIDAD 75" PULGADAS, GALS. 7.563, BRLS. 180.07, PESO VACIO 38,040, PESO LLENO 102.820.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: R.C.A.

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designados como remanentes 9.1, 9.2 y 9.3. Tres ejes de ruedas para vagón, el estado de conservación es incompleto ya que fueron sacados de la pieza original a la que pertenecieron.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: *Gregg*

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 10. En la vía número diez de la casa redonda se localizaron dos remantes sobrepuestos. El remanente asignado con el número 10 es un vagón plataforma.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo rodante**

Fecha: 19 de enero de 2019

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca: Gregg

No. de Serie: no tiene Modelo: no tiene

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Designado como remanente 10.1 Este elemento se ubicó sobre el remanente número 10, es un vagón cerrado en color rojo con número de registro asignado por FEGUA "8231".

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de abastecimiento**

Fecha: 8 de diciembre de 2018  
 Ubicación: Talleres de FEGUA

Tipo de remanente:

Línea férrea	<input type="checkbox"/>
Equipo rodante	<input type="checkbox"/>
Señalización	<input type="checkbox"/>
Maquinaria	<input type="checkbox"/>
Herramienta	<input checked="" type="checkbox"/>
Mobiliario	<input type="checkbox"/>
Otros	<input type="checkbox"/>

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Once toneles de metal dispersos en diferentes áreas de los talleres, dos en el área de bodega, cinco en el área eléctrica II y cuatro en la casa redonda. Estos elementos eran utilizados para el almacenamiento de aceite para las máquinas ferroviarias.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de abastecimiento**

Fecha: 8 de diciembre de 2018  
 Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

Línea férrea	<input type="checkbox"/>
Equipo rodante	<input type="checkbox"/>
Señalización	<input type="checkbox"/>
Maquinaria	<input type="checkbox"/>
Herramienta	<input checked="" type="checkbox"/>
Mobiliario	<input type="checkbox"/>
Otros	<input type="checkbox"/>

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Seis depósitos de líquidos, dos localizados en la casa redonda y cuatro a un costado de la misma. El primero es de color rojo tipo cilindro, el segundo es un depósito de base y cuerpo circular, asimismo, los depósitos localizados a un costado de la casa redonda están conectados con tuberías y válvulas de paso. Todos los elementos son elaborados con acero.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Equipo de abastecimiento**

Fecha: 8 de marzo de 2015

Ubicación: Talleres de FEGUA, casa redonda

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Surtidor de combustible o bomba de gasolina, esta máquina era utilizada para abastecer las máquinas. Este remanente ya no posee todas sus piezas, únicamente posee el armazón de la estructura, en el la que aún se visualizan los dígitos que marcaban el flujo del combustible despachado.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Señalización**

Fecha: 8 de diciembre de 2018

Ubicación: 6ta. Avenida, Frente a la estación de buses de Litegua

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año:

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Elemento localizado frente a la estación de buses de Litegua. Posee base y cuerpo de acero con letras en relieve que exponen: ALTO MIRE OIGA, CRUZADILLA VÍA FÉRREA.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Bienes Muebles**  
**Pipas**

Fecha: 8 de diciembre de 2018  
 Ubicación: 10ma. Calle entre 6ta. y 7ma. Avenida

Tipo de remanente:

Línea férrea	<input type="checkbox"/>
Equipo rodante	<input type="checkbox"/>
Señalización	<input type="checkbox"/>
Maquinaria	<input type="checkbox"/>
Herramienta	<input checked="" type="checkbox"/>
Mobiliario	<input type="checkbox"/>
Otros	<input type="checkbox"/>

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año: no tiene

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Tres pipas de petróleo localizadas en las afueras de los talleres de FEGUA (sobre la 10ma. Calle).

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
Escuela de Historia

El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Parque Tecún Umán**

Fecha: 12 de enero de 2020

Ubicación: 1era. Avenida, entre 6ta. y 7ma. Calle Puerto Barrios

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año: Siglo XIX

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

Completo  Incompleto

Observaciones:

Parque Tecún Umán se localiza a orilla del mar Atlántico (malecón de Puerto Barrios), tiene su origen en el siglo XIX, posee varios elementos históricos, kiosko, llenacántaro, banca antigua, monumento al expresidente J. Rufino Barrios, monumento a Tecún Umán y 4 postes originales de alumbrado público implementados por la *United Fruit Company*.

Universidad de San Carlos de Guatemala USAC  
 Escuela de Historia  
 El ferrocarril del Norte: contexto arqueológico industrial de la ciudad de Puerto Barrios,  
 Izabal, Guatemala, 2015-2020

**Registro Monumento trabajador bananero**

Fecha: 12 de enero de 2020

Ubicación: 14°. Calle y 8ava. Avenida, Puerto Barrios

Tipo de remanente:

- Línea férrea
- Equipo rodante
- Señalización
- Maquinaria
- Herramienta
- Mobiliario
- Otros

Placa de identificación: SI  NO  Marca:

No. de Serie: Modelo:

Año: 1982

País de Procedencia

Alemana  USA  Inglesa  Belga  Otro

Estado de conservación

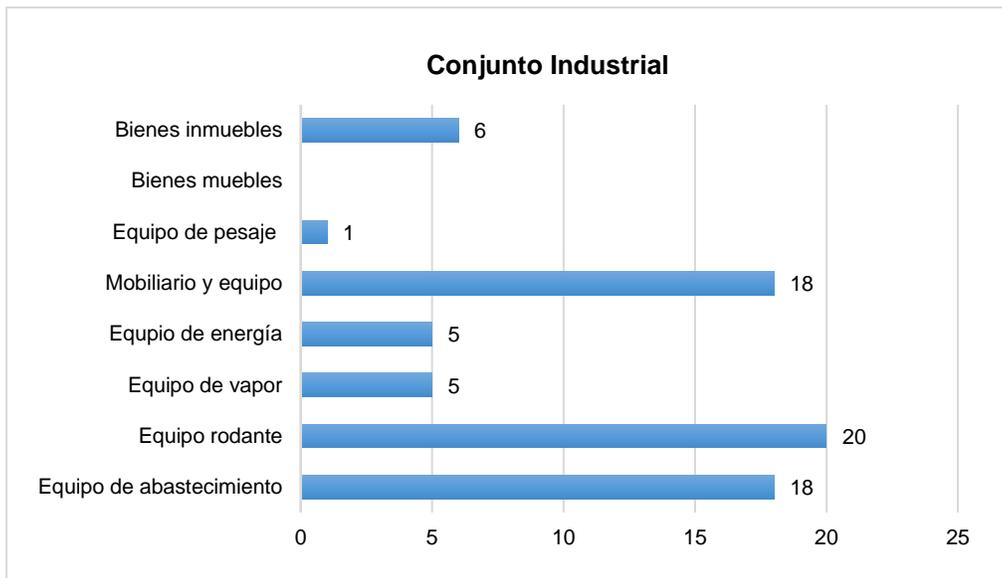
Completo  Incompleto

Observaciones:

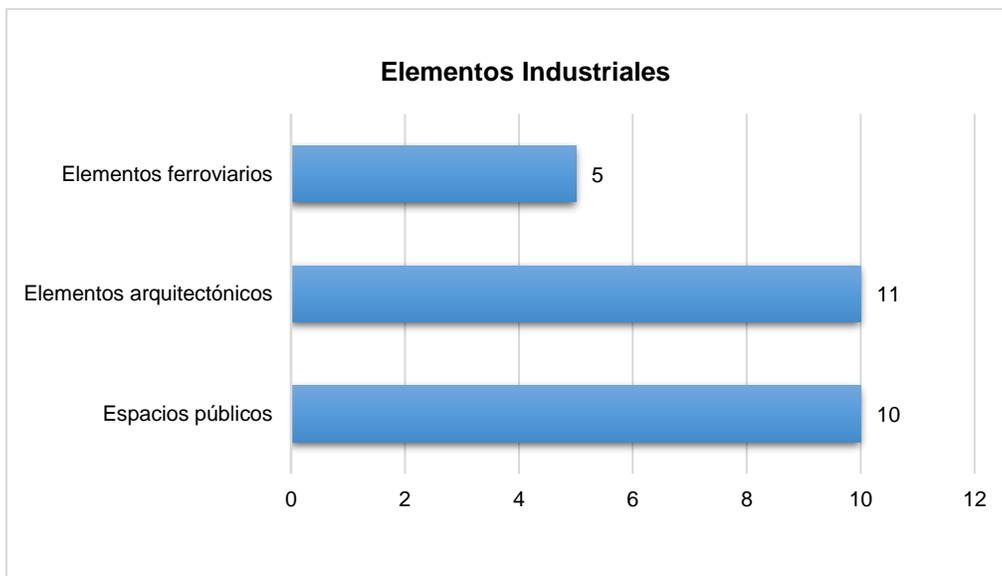
Monumento al trabajador bananero o conocido popularmente como el “muñecón de la 14”.  
 En el monumento se puede observar un hombre con una penca de banano sobre el hombro.  
 Tiene una placa de mármol con el nombre de las autoridades municipales del periodo 1978-1982.

## **ANEXO III INSTRUMENTOS GRÁFICOS**

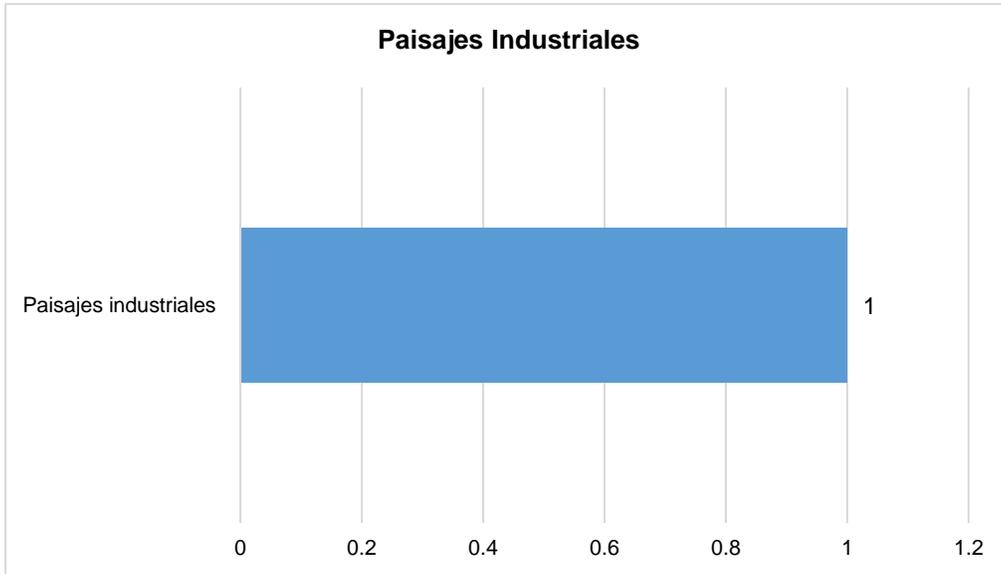
## Gráficas de la evidencia localizada



**Figura 187.** Gráfica de objetos documentados dentro del parámetro de conjunto industrial (fuente: Tobar, 2020).

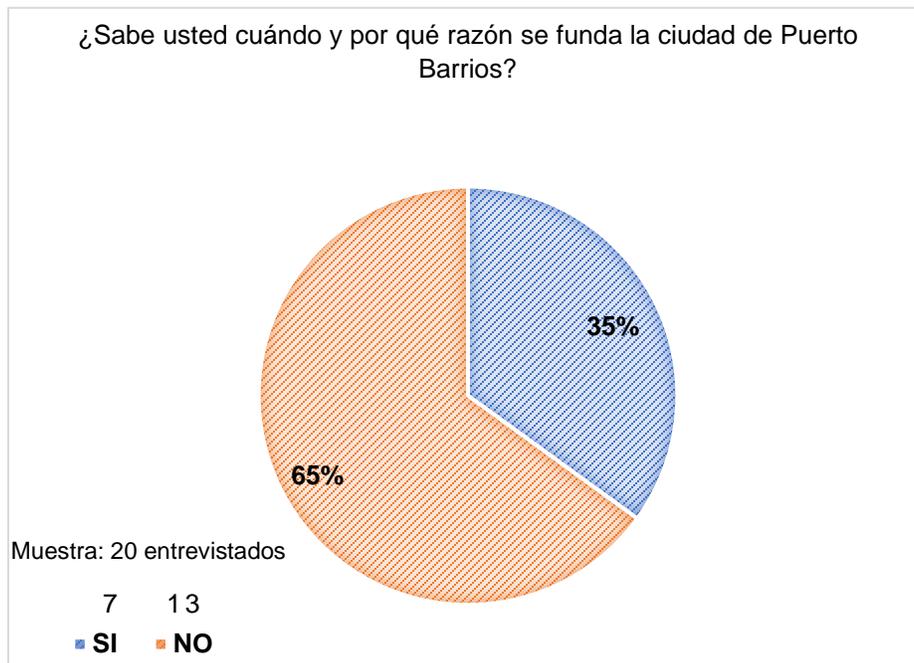


**Figura 188.** Gráfica de objetos documentados dentro del parámetro de elementos industriales (fuente: Tobar, 2020).

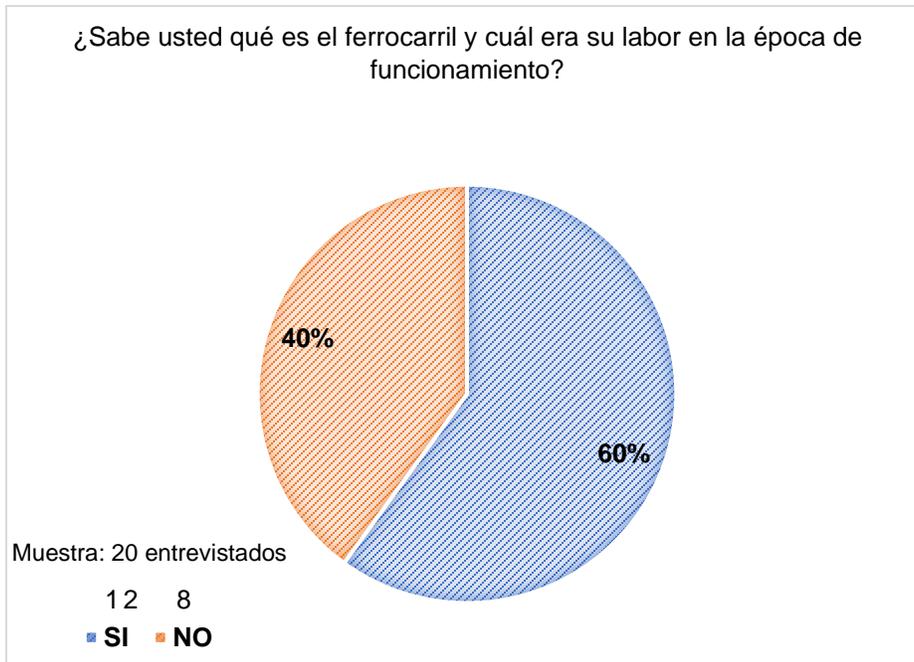


**Figura 189.** Gráfica de objetos documentados dentro del parámetro de paisajes industriales (fuente: Tobar, 2020).

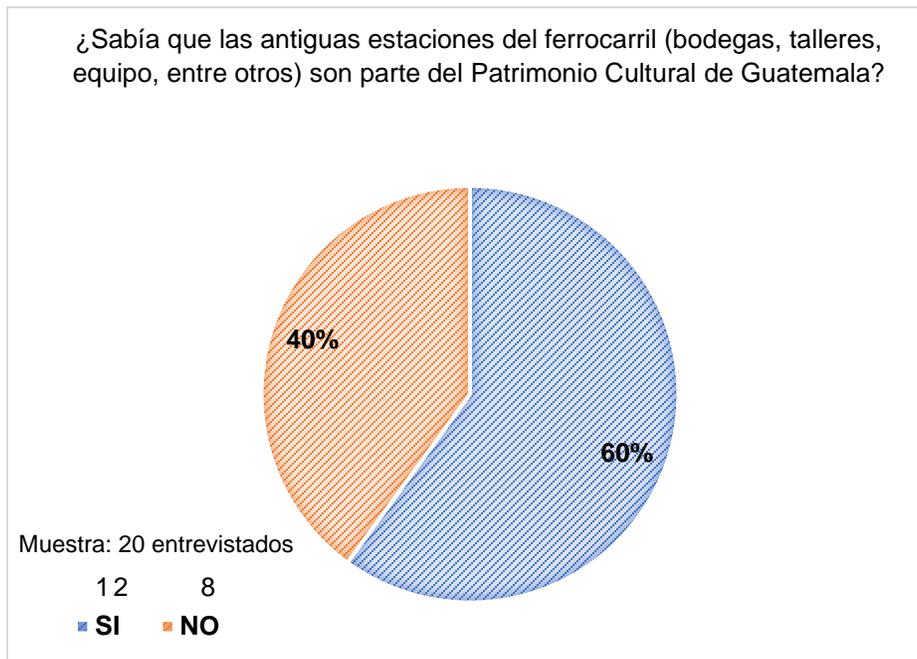
**Resultado de las entrevistas**



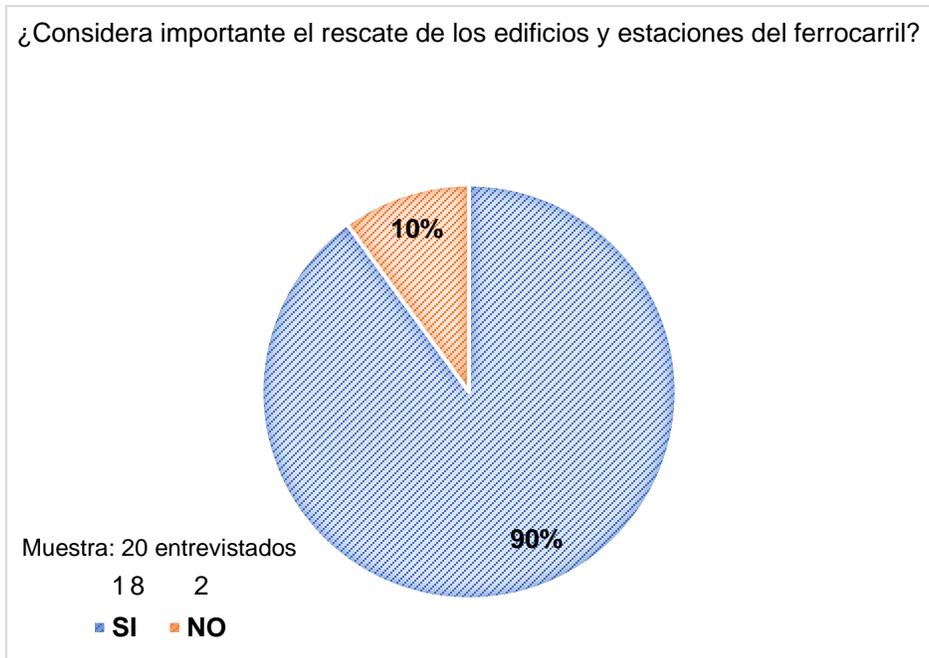
**Figura 190.** Gráfica mostrando el resultado de la pregunta No. 1 de la entrevista (fuente: Tobar, 2020).



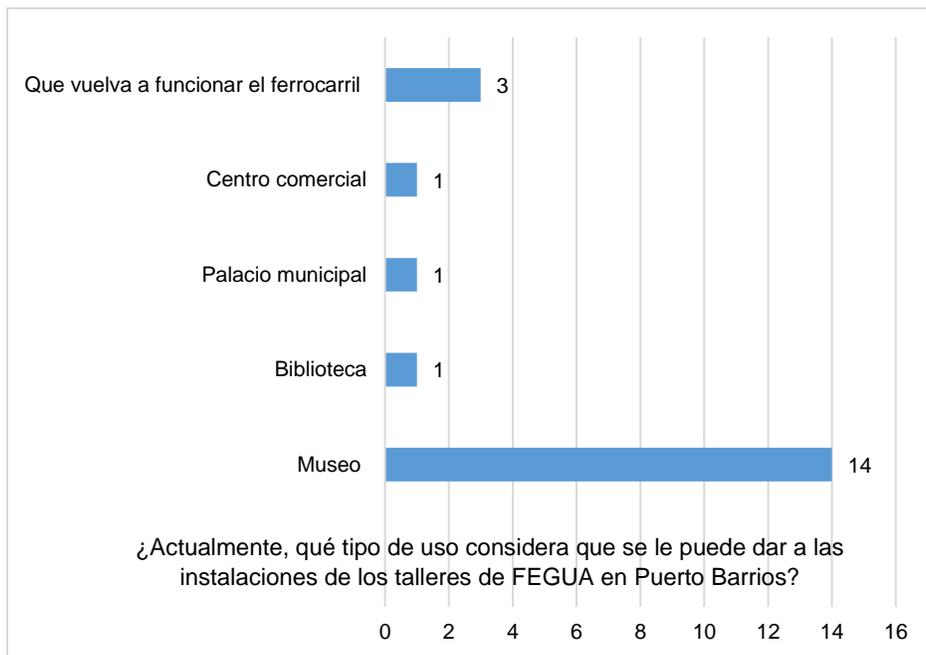
**Figura 191.** Gráfica mostrando el resultado de la pregunta No. 2 de la entrevista (fuente: Tobar, 2020).



**Figura 192.** Gráfica mostrando el resultado de la pregunta No. 3 de la entrevista (fuente: Tobar, 2020).



**Figura 193.** Gráfica mostrando el resultado de la pregunta No. 4 de la entrevista (fuente: Tobar, 2020).



**Figura 194.** Gráfica mostrando el resultado de la pregunta No. 5 de la entrevista (fuente: Tobar, 2020).

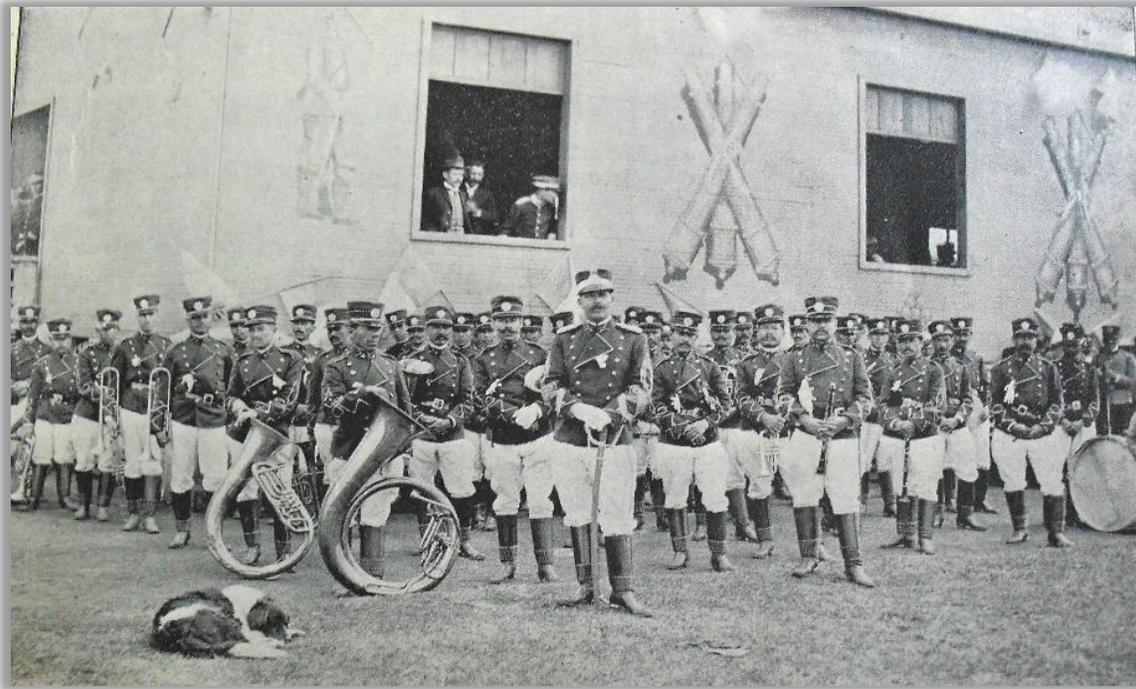
## **ANEXO IV FOTOGRAFÍAS**



**Figura 195.** Estación del Puerto de San José, Escuintla (fuente: Bascom, Soto y Scoullar, El Libro Azul, 1915).



**Figura 196.** Estación Central del Ferrocarril, ciudad de Guatemala (fuente: Bascom, Soto y Scoullar, El Libro Azul, 1915).



**Figura 197.** Banda de marcha en la inauguración del Ferrocarril del Norte (fuente: Tipografía Nacional, Álbum del Ferrocarril, 1908).



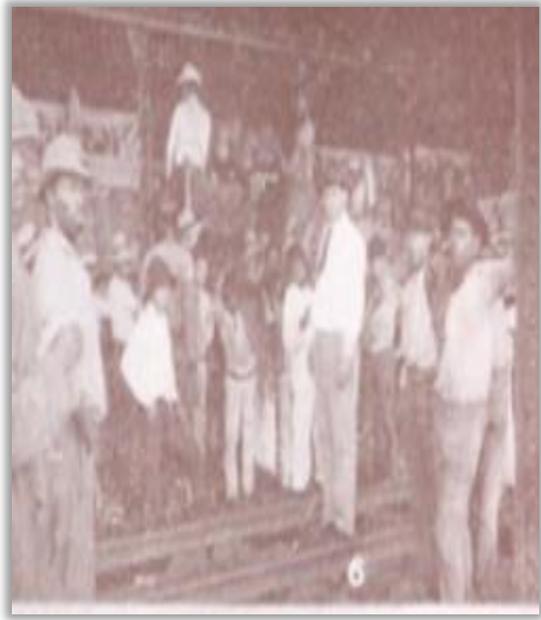
**Figura 198.** Arco decorativo del Estado por la inauguración del Ferrocarril del Norte sobre la 7ª Avenida de la zona 1, ciudad de Guatemala (fuente: Tipografía Nacional, Álbum del Ferrocarril, 1908).



**Figura 199.** Estación de ferrocarril de Puerto Barrios, 1933 (fuente: [www.uwn.edu/lib-collections/](http://www.uwn.edu/lib-collections/) 12/2019).



**Figura 200.** Muelle original de Puerto Barrios (fuente: Bascom, Soto y Scoullar, *El Libro Azul*, 1915).



**Figura 201 y 202.** Izquierda, estación ferroviaria de Puerto Barrios. Derecha, descarga de autos en el muelle de Puerto Barrios (fuente: Bascom, Soto y Scoullar, El Libro Azul, 1915).

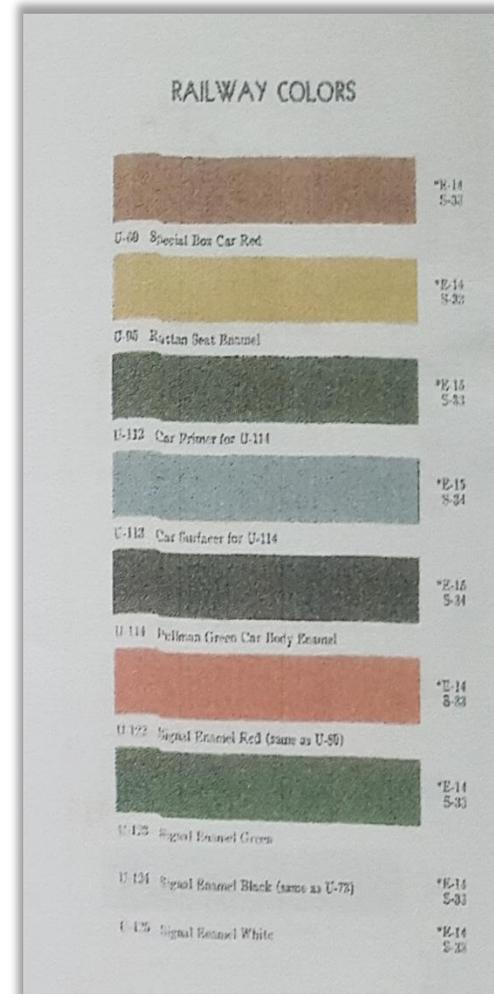
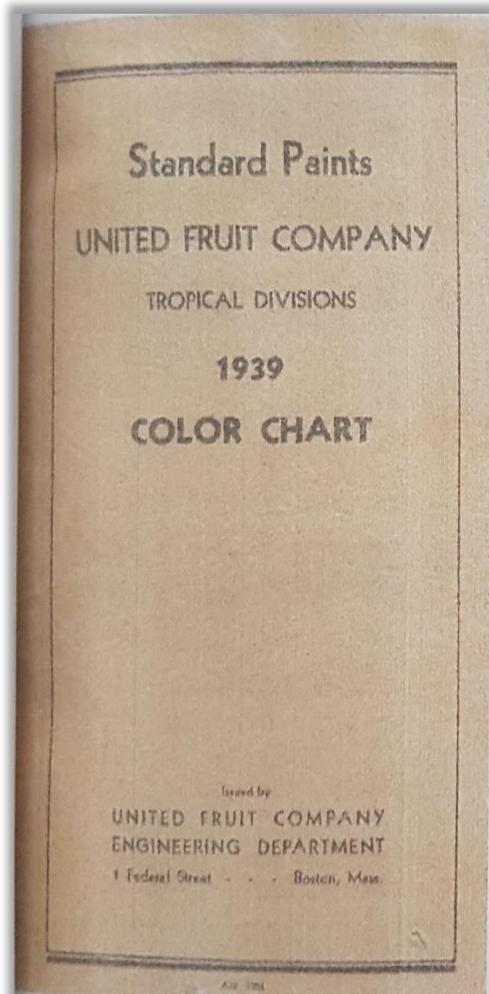


Figura 203, 204 y 205. Izquierda, portada de colores estándar de la UFCO 1939. Centro, cartilla para exteriores. Derecha, colores ferroviarios (fuente: Santiago, 2006).

# LA LUCHA.

SEMANAL CHAPIN.

VALE 12½ cts.

Livingston, Domingo 4 de Octubre de 1896.

NUMERO 48.

EDITOR Y ADMINISTRADOR,

SERVIO TULLIO ROMERO.

AGENTES exclusivos para los Estados Unidos y Canada, THE SPANISH AMERICAN NEWSPAPER COMPANY, 136 Liberty St. New York, E. U.

LA LUCHA.

## El Departamento de Izabal.

IV.

Estos puertos abarcan lo más hermoso de la costa atlántica.

La Bahía de Puerto Barrios puede abrigar en su seno embarcaciones de gran calado, y en número considerable. Los vapores cargan y descargan al costado de sus muelles, lo que facilita grandemente el comercio.

Hay varias Compañías extranjeras, ya, que hacen sus viajes con toda regularidad.

Los vapores de Nueva York, que hacen su derrotero pasando por Jamaica, Cabo Gracias (Nicaragua,) Puerto Cortés (Honduras,) Belize (B. H.), Livingston y Puerto Barrios, porta cada uno de cuarenta y cinco á cincuenta mil bultos mercaderías, las que son distribuidas en todos los puertos del tránsito.

Cada vapor de alta mar hace su regreso llevando grandes cargamentos de nuestros frutos centroamericanos, haciendo así pingüe negocio, fuera de las subvenciones que los Gobiernos del Centro les dan, para que tengan la amabilidad de traernos unos pocos sacos de correspondencia. Más aún, el desequilibrio comercial no puede ser mayor: las mercaderías las pagamos con oro americano, que es bien sabido está por las nubes, y ellos compran nuestros productos con soles, que es bien sabido están por el suelo; los que reafundados volvemos á comprar por oro americano.

Salvémonos siquiera sea en parte de tamaña obsorción.

Aprovechemos la buena armonía que ahora existe entre todos los Gobiernos de Centro América, para manumitirnos un tanto del extranjero.

Que los gastos que se hagan queden en la propia casa.

Establézcase una Línea de Vapores Centro-Americana, que por ahora quiera surque las aguas del Atlántico, y no las del Pacifico; que haga el comercio de cabotaje con los puertos de Nicaragua, Costa-Rica, Honduras y Guatemala, que importe nuestras mercaderías y que exporte nuestros frutos: Cada Gobierno puede poner un vapor, con el lujo que sus facultades se lo permitan, y estamos seguros que sería difícil calcular las enormes ventajas que se reportarían, y la utilidad práctica que quedaría, pues se daría un golpe de gracia á las subvenciones, y todo el servicio sería inmejorable. No queremos decir que se estorbe la llegada de vapores extranjeros, no, pero si que tengan preferencia los nacionales.

¿Quién puede poner en duda que los vapores y los Ferrocarriles, son los que acortando las distancias, y poniéndonos en inmediato contacto por medios tan civilizados, nos acercaremos insensiblemente á la deseada Unión Centro-Americana, al mismo tiempo que nuestra industria adquirirá desarrollo admirables.

Muchos son los jóvenes centroamericanos que se han educado en Norte América, y su competencia es indiscutible, y su representación es sin tacha, quienes bien pudieran servir de comisionistas, y desempeñar otros puestos de más ó menos importancia. Los alemanes, franceses, ingleses, italianos, etc., etc., sirven en los E.E. UU. á sus connacionales respectivos. ¿Por qué los centroamericanos no podrían servirse mutuamente? ¿Por qué siempre hemos de permanecer rezagados y estacionarios?

Un esfuerzo patriótico es lo que se necesita para levantarnos en mucho del nivel en que estamos.

No solo los Gobiernos podrían llevar á cabo lo que dejamos apuntado, aun que éstos son los llamados para ello, sino también nuestros ricos propietarios.

Constantemente estamos oyendo el clamoreo de los comerciantes del interior contra las líneas del Pacifico:

Ya que la carga llegó estropeada, ya que faltaron bultos, ya que no llegaron los vapores en su fecha, ya que el servicio de á bordo para los pasajeros es pésimo, que se les trata como carga, á pesar de pagar en reluciente oro americano, ya en fin, que sus tarifas son onerosísimas. Pero ni por esas se remedia, ni se trata de remediar el mal. No es una vergüenza que hombres acaudalados consientan que se les arruine, pudiendo con sólo querer poder poner coto á tamaño desbarajuste, estableciendo una línea de vapores nacionales?

Bien comprendemos que quizá sean nuestras palabras como predicar en desierto; pero cábenos la satisfacción de haber puesto el dedo en la llaga.

L. R.

Puerto Barrios, Septiembre 29 de 1896.

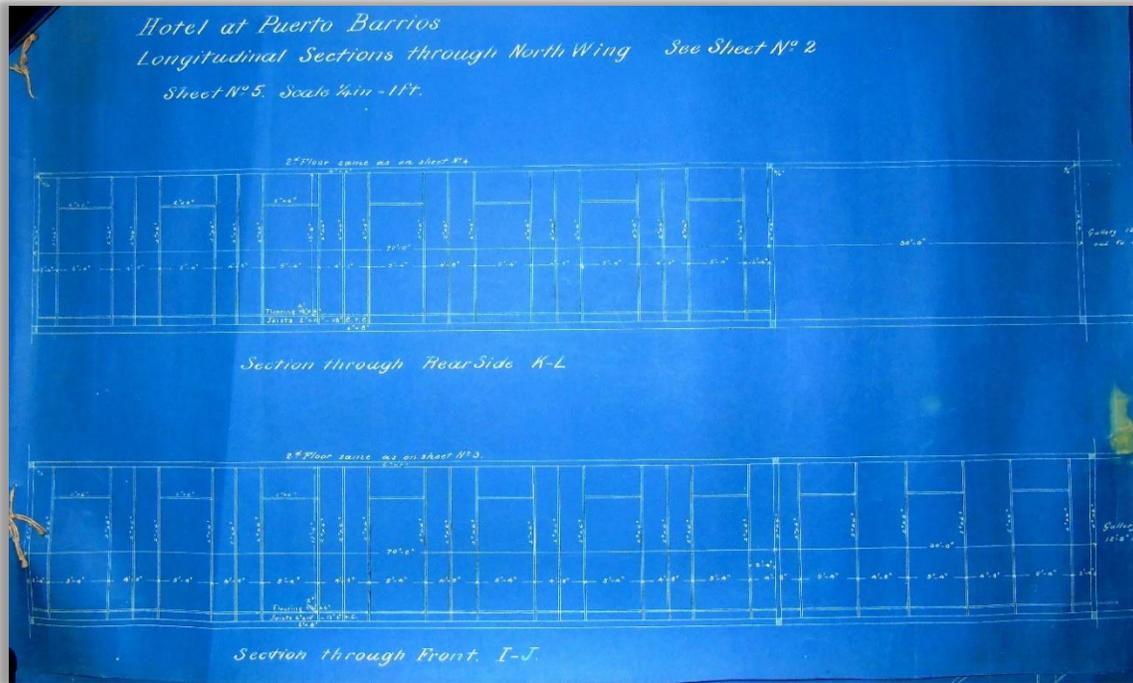
Señor Editor de LA LUCHA, }  
Livingston. }

Después de mi última carta han acontecido algunas cosas de más ó menos importancia, y entre ellas puedo informarle: que ahora el Hotel del Norte en este Puerto está construido, y puedo decir, sin exageración alguna, que es el más lindo, más completo y más conveniente de todos en la América Central, y en esa opinión no hago más que reiterar lo que dicen todas las personas que lo han visto. En el día memorable recientemente pasado, el 15 de éste mes, la bandera de esta República flotaba orgullosamente del asta, estando visible á una distancia de muchas millas.

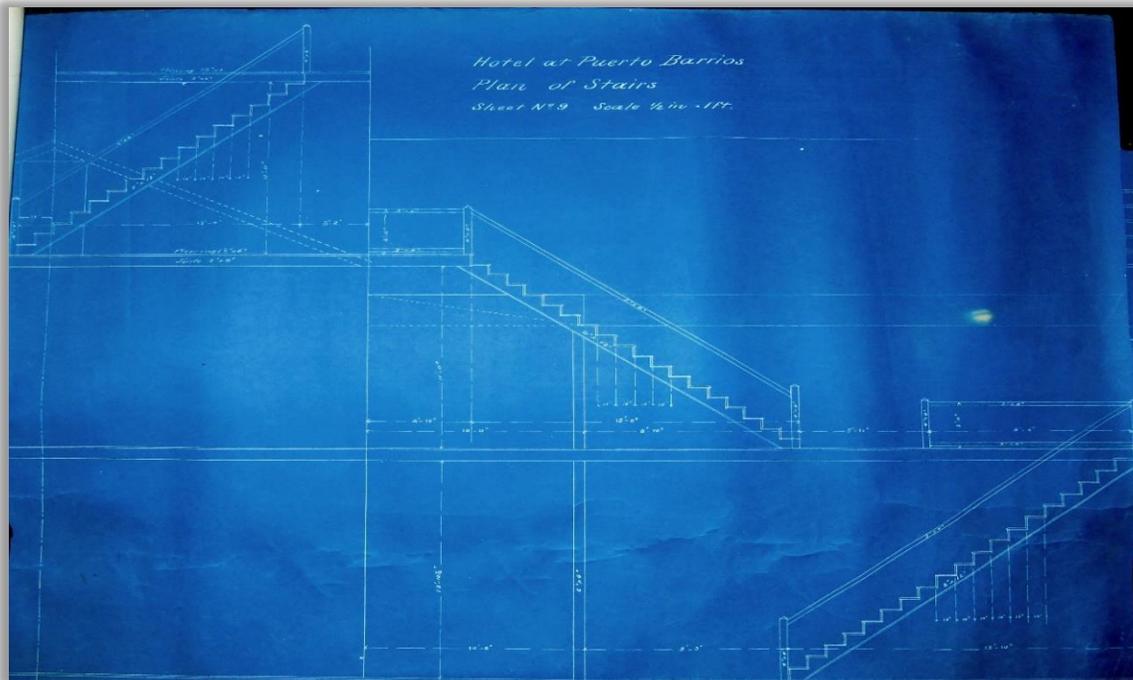
El Hotel tiene treinta dormitorios muy cómodos, la mitad de los cuales dan al mar, y en cada piso hay galería ancha y corriendo por tres lados del edificio, de manera que los huéspedes tendrán una temporada larga y agradable. Hay, también, cuartos grandes para la comida, billares ect., y en una palabra, es completo en todo lo que necesita un Hotel de primera clase, y el edificio es un adorno al Puerto. Dentro de poco tiempo llegarán los muebles y se abrirá el Hotel al servicio público.

Concerniente á los negocios del Ferrocarril, el enriellamiento está completo hasta San Pablo y ahora están construyendo el puente sobre el Río.

Figura 206. Portada del periódico La Lucha 1896, donde se informa de la construcción del Hotel del Norte (área enmarcada) (fotografía: Tobar, 2019).



**Figura 207.** Plano original de las secciones longitudinales del ala norte del Hotel del Norte (fuente: Planoteca FEGUA, fotografía: Tobar, 2018).



**Figura 208.** Plano original de las escaleras del Hotel del Norte (fuente: Planoteca FEGUA, fotografía: Tobar, 2018).



**Figura 209.** Placa conmemorativa primer aniversario de FEGUA (fotografía: Tobar, 2019).



**Figuras 210 y 211.** Izquierda, Justo Rufino Barrios. Derecha, José María Reyna Barrios (fuente: <https://educacion.ufm.edu> 11/2019).