

**FERROCARRIL DE LOS ALTOS: ASPECTOS
HISTÓRICOS Y ECONÓMICOS 1881-1933**

POR JOSÉ MOLINA CALDERÓN

**PRESENTACIÓN DEL LIBRO REMEMBRANZAS DEL FERROCARRIL
DE LOS ALTOS, DE ENCARNACIÓN SOLOJ RODAS**

**EN LAS INSTALACIONES DE LA ANTIGUA ESTACIÓN CENTRAL
DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE QUETZALTENANGO**

12 DE OCTUBRE 2005

FERROCARRIL DE LOS ALTOS: ASPECTOS HISTÓRICOS Y ECONÓMICOS 1881-1933

PRESENTACIÓN DEL LIBRO REMEMBRANZAS DEL FERROCARRIL DE LOS ALTOS, DE ENCARNACIÓN SOLOJ RODAS¹

Quetzaltenango ² es el tercer departamento del país por su aportación al Producto Interno Bruto (PIB). Ya en el siglo XIX los quezaltecos destacaban en diversos aspectos de la vida nacional, y su participación seguiría siendo importante hasta nuestros días en lo tecnológico, económico, social, cultural y político.³

Dentro de ese protagonismo surgió la idea de conectar, a través del ferrocarril, la cabecera departamental y poblaciones de Los Altos, con los puertos de la época.

Origen y desarrollo

La referencia más antigua que conozco respecto a la vía férrea data de mayo de 1881, cuando el presidente de la República, J. Rufino Barrios, reunido en Totonicapán con la Corporación Municipal de Quetzaltenango, mencionó el sueño del ferrocarril al referirse a la Zona de Los Altos.⁴

La idea tuvo éxito y se plasmó en un proyecto concreto: el Ferrocarril de Los Altos.

La investigación que llevó a cabo Encarnación Soloj Rodas para el libro *Remembranzas del Ferrocarril de Los Altos*, está basada en los archivos del museo del mismo nombre, situado frente al Parque Centroamérica, en la ciudad de Quetzaltenango.

¹ Soloj Rodas, Encarnación. *Remembranzas del Ferrocarril de Los Altos. Prefacio*, Roberto Gutiérrez Martínez. *Presentación, Ferrocarril de Los Altos: Aspectos Históricos y Económicos 1881-1933*, José Molina Calderón. *Prólogo, Pórtico de la Génesis del Ferrocarril*, Francisco José Cajas Ovando. Con el patrocinio de la Fundación Para el Desarrollo Integral de Programas Socioeconómicos. FUNDAP. Quetzaltenango. 2006. 83 págs.

² El nombre de la ciudad y departamento se escribía Quezaltenango, sin "t". En 1984 se legisló cambiándole el nombre a Quetzaltenango.

³ Arriola, Osmundo. Quezaltenango. Álbum conmemorativo de la inauguración del Ferrocarril Nacional de Los Altos. 1930.

⁴ Arango Polanco, Héctor. Fuegos de Hormigo y de Metal. Pág.32. Costa Rica, abril de 1994, 40 págs.

El investigador, quien además es el administrador del Museo, tuvo la original idea de buscar, entre el material del Museo mismo, lo que ahora es el contenido de este libro.

En el Museo se encuentra expuesta al público una referencia que dice lo siguiente:

“Primeras gestiones 1896. Ayuntamiento de Quetzaltenango recibe propuesta del vecino Sr. Sánchez para unir Quetzaltenango-San Felipe Retalhuleu”.

Por la referencia, se desprende que podría tratarse de Delfino Sánchez, personaje que destacó en la vida política y empresarial del país, o bien de alguno de sus hermanos: Guillermo y Urbano. Los tres hermanos fueron los fundadores en 1880 de la primera industria de Guatemala, la fábrica de textiles Cantel, en el municipio de Cantel, del departamento de Quetzaltenango.

De 1891 hay otra referencia a los progresos alcanzados entonces por Quetzaltenango.

- Alude al ferrocarril entre Occidente y San Felipe, indicando que esa obra sería el complemento de la línea férrea que de Champerico iba a Retalhuleu.
- En esos días trabajaba en el municipio de Zunil una comisión exploradora de doce ingenieros.
- Dicha comisión tenía a su cargo la formación de la vía férrea.
- El estudio tuvo un costo de \$20,000 oro americano.
- El jefe de la comisión era uno de los principales de la empresa ferroviaria Southern Pacific, que cubría la línea entre San Francisco (California) y Nueva York.⁵

Primeros pasos

El presidente de la República de Guatemala, Manuel Estrada Cabrera, y el ingeniero Luis Buerón firmaron el contrato que legalizaba y autorizaba la concesión del ferrocarril. Dicho contrato fue aprobado por el Presidente el 26 de febrero de 1899, y por la Asamblea Legislativa mediante Decreto No. 439 del 23 de abril de 1899. La Asamblea le dio su aprobación tras modificar dos de sus artículos.

El 13 de mayo de 1899 el Presidente de la República emitió la sanción legal, autorizando la publicación del Decreto de la Asamblea Legislativa.

⁵ Cajas Ovando, Francisco José. Reseña histórica del Ferrocarril de Los Altos. Pág. 1. 25 de marzo de 1995. 16 págs.

La concesión fue para construir y explotar la línea férrea por veinte años, contados a partir de la fecha en que se iniciara el tráfico, sin permitir otra línea en 18 millas de proximidad paralela.

Durante 75 años las líneas serían propiedad de Buerón, y luego pasarían a ser propiedad de la Nación.

Había surgido así el Ferrocarril Nacional de Los Altos.⁶

En el Diario "El Porvenir de Guatemala", del 31 de mayo de 1899, fue publicada la siguiente nota:

"Ferrocarril de Los Altos. Proyecto construido desde San Felipe a Quezaltenango. El presupuesto en oro para este ferrocarril era de \$2.000,000.00 oro, patrocinado por la empresa de los capitalistas quezaltecos y el gobierno".⁷

En ese mismo diario, para empezar a situar la época, se encuentran las siguientes gacetillas:

- Se anuncian "Los Baños de la Sabina vía Quezaltenango".
- El Presidente de la República (Manuel Estrada Cabrera) dio \$250.00 pesos⁸ a la Escuela de Indígenas de la Sociedad "El Adelanto", fundada en Quezaltenango.
- En Quezaltenango se establece un Gimnasio. Se ofrecen clases de baile, solfeo y canto.
- Teatro. Se llevaban a cabo conciertos en la Plaza del Teatro Colón (Ciudad de Guatemala). Algunas actividades de teatro fueron a beneficio del Asilo de Dementes, de los niños del Hospicio. Conciertos de marimba. Beneficios a favor del Teatro de Quezaltenango.

En el Libro de Actas Municipales de Quezaltenango aparecen los primeros trámites para la construcción del Ferrocarril y la línea férrea, promovidos por el Ingeniero Buerón. En las actas se le llama "Trambía Eléctrico".⁹

⁶ Cajas Ovando, op. cit., págs. 1-2

⁷ Barrios y Barrios, Catalina. Estudio Histórico del Periodismo Guatemalteco (Época colonial y siglo XIX). 2003. Editorial Universitaria. Universidad de San Carlos de Guatemala. Pág.419.

⁸ El peso plata de esa época equivalía a un dólar. Al finalizar el período gubernamental de Estrada Cabrera llegó a 40 pesos por dólar. En 1924, cuando se efectuó la reforma monetaria, se abandonó esa moneda y se estableció el quetzal, al cambio de 60 pesos por quetzal, equivalente a un dólar, y también convertible a oro. Se estableció a partir de entonces el patrón oro clásico.

⁹ Actas de la Municipalidad del 2 de marzo de 1900, julio 1902 y diciembre 1903. Citado en La Historia del Ferrocarril de Los Altos y mapa, en el documento "El

Concesiones

El proyecto del Ferrocarril surgió de iniciativas privadas. Con la terminología actual, implicaba una *concesión* del Estado a favor del proyecto.

A principios del siglo XX fueron dadas otras concesiones, entre ellas la otorgada por 99 años a la empresa que sería conocida como la International Railroad of Central America (IRCA, por sus siglas en inglés). Esta empresa recibió las concesiones para las vías férreas y, además, tierras para el cultivo del banano.

El investigador Soloj Rodas señala en el libro:

“El 21 de noviembre de 1910 (más de once años después), se inauguran los trabajos del Ferrocarril de Los Altos, en las inmediaciones de la Labor del señor Coronel J. Encarnación Juárez, en la ciudad de Quezaltenango, y el 15 de marzo de 1911 se inauguran también en la Villa de San Felipe Retalhuleu. (Ignoro si anteriormente ya se había iniciado algún trabajo, en el largo período que no está registrado en nuestro archivo, ya que éste comienza a partir de 1911 en adelante)”.

Los trabajos fueron inaugurados el 21 de noviembre de 1910, en Quetzaltenango, y el 15 de marzo de 1911 en San Felipe Retalhuleu.

Hubo tres Comités Pro-Construcción del Ferrocarril, integrados por quezaltecos, durante los gobiernos de Manuel Estrada Cabrera (1898-1920), Carlos Herrera (1920-21) y José María Orellana (1922-1926). Orellana falleció precisamente en 1926, y fue sustituido por Lázaro Chacón (1926-1930).

El año anterior a su fallecimiento, Orellana visitó otro proyecto que entonces estaba en construcción, la planta eléctrica de Santa María de Jesús.¹⁰

El 22 de agosto de 1927 el presidente Chacón asistió a la inauguración de la planta eléctrica y entrada de la primera locomotora a la Estación de Santa María de Jesús,¹¹ proveniente de San Felipe Retalhuleu.

Centro Histórico de Quetzaltenango”, págs.39-40 (Oficinas Centro Histórico de Quetzaltenango).

¹⁰ Aguilar de León, Juan de Dios. José María Orellana, Presidente de Guatemala, 1922-26. Compilación documentada de la vida y obra del fundador de la moneda guatemalteca. Guatemala, 1986. Págs. 244-253. El libro publica una fotografía del presidente Orellana en 1925 inspeccionando la hidroeléctrica, en compañía de un representante de la AEG, de Alemania, empresa que desde septiembre de 1924 había tomado a su cargo la consecución de los trabajos del Ferrocarril y de la planta hidroeléctrica.

¹¹ Barrios Rivera, José María. Ferrocarril Nacional de Los Altos. Revista Sesquicentenario- Quetzaltenango. 29 de octubre de 1975. Pág.157.

La Primera Guerra Mundial

Lejos estaban los quezaltecos de imaginar que en 1914 daría inicio la Primera Guerra Mundial, en el centro de Europa.

Los trabajos de construcción del ferrocarril estuvieron suspendidos del 3 de octubre de 1914 al 14 de marzo de 1915. El investigador señala los efectos de la Gran Guerra en el proyecto, citando el mensaje del presidente Estrada Cabrera a los promotores:

“... suspenda los trabajos por el término de tres meses mientras pasa la carestía de víveres y las siembras de los trabajadores”.

El 14 de marzo de 1915, al reanudarse los trabajos, fue levantada un acta en el campamento del Ferrocarril de Los Altos, por los promotores del proyecto. El documento indica:

“... fueron reanudados oficialmente los trabajos de terraplén, suspendidos temporalmente por necesidad que hubo de dedicar todos los brazos posibles a la agricultura del país, con el objeto de evitar la carestía de granos de primera necesidad que se esperaba con motivo de la Conflagración Europea, de la falta de lluvias en su oportunidad y de la invasión de la langosta en varios puntos de la República”.

El presidente Estrada Cabrera, nacido en Quetzaltenango, fue retirado del cargo el 8 de abril de 1920, y el futuro del proyecto tuvo que redefinirse con el sucesor en la Presidencia.

Impuesto para el ferrocarril

El anhelo de los quezaltecos por contar con mejores comunicaciones terrestres los llevó a gestionar ante el Gobierno Central, a cargo del presidente Carlos Herrera, el establecimiento de un impuesto destinado al Ferrocarril de Los Altos.

En el Gobierno del presidente Herrera se logró lo siguiente:

- La Asamblea Nacional Legislativa reconoció en Acuerdo Gubernativo del 30 de julio de 1920, como entidad jurídica, al Comité de Reanudación de los Trabajos del Ferrocarril de Los Altos, establecido el 12 de mayo de 1920.
- Se declara de utilidad pública, por medio del Decreto 1121 de la Asamblea Nacional Legislativa, la obra del Ferrocarril de Los Altos y la de los ramales que unirían con éste a los departamentos de Totonicapán, Huehuetenango, Quiché, San Marcos y Sololá.
- Aprobación del Decreto 1119, del 23 de mayo de 1921, que gravaba con 3 pesos, moneda nacional, cada botella de aguardiente que se consumiera en el país. Dicho impuesto sería abonado a la cuenta de los trabajos del Ferrocarril.

La cuestión monetaria, 1924-1926

Para situar los trabajos del Ferrocarril de Los Altos en la historia económica del país, debe recordarse que de 1898 a 1920, durante el Gobierno del presidente Manuel Estrada Cabrera, se redujo el valor de la moneda.

Un peso de plata español –moneda de ese entonces– equivalía a un dólar. En esos 22 años se devaluó 40 veces, a razón de 40 pesos por dólar.¹²

Al iniciarse el año 1924 se había producido la millonaria emisión de papel moneda que estaba en circulación desde principios de siglo. Además, era la época en que los bancos privados emitían sus propios billetes mediante concesión.

Existían entonces seis bancos, y las concesiones de cinco de ellos habían expirado, con la única excepción del Banco de Occidente. Además, había un interés generalizado de realizar la reforma monetaria y bancaria, que desde hacía unos años se había estudiado.

La reforma monetaria y bancaria fue llevada a cabo entre 1924 y 1926 por el presidente José María Orellana. Consistió en las siguientes medidas:

- La moneda fue estabilizada a razón de 60 pesos por dólar.
- Se estableció la nueva moneda, el quetzal, a razón de su equivalencia de uno a uno por dólar.
- Se suprimió el poder de emisión de los bancos privados, incluido el Banco de Occidente, de Quetzaltenango.
- Se estableció el patrón oro clásico, mediante el cual la moneda nacional podía ser cambiada por oro, a un valor de cambio fijo.
- Se creó la Caja Reguladora de la Moneda, mediante una parte del impuesto a la exportación de café.
- Se fundó el Banco Central de Guatemala, como banco único emisor, acuñador de la moneda y agente fiscal del Gobierno. El capital del banco fue mixto: Gobierno y privado.
- Fue aprobada la Ley de Instituciones de Crédito (Ley de Bancos).

Alianza Gobierno Central-Municipal

Mediante el impuesto de 3 pesos a la botella de aguardiente, el proyecto pasó a ser 100% estatal. Algunas funciones y atribuciones fueron delegadas en el Comité del Ferrocarril de Los Altos, y se otorgó cierta participación a la Municipalidad de Quetzaltenango.

El investigador da a conocer, en forma original, el monto de los impuestos provenientes de la venta de licor, de julio de 1921 a mayo de 1924. En esos 25 meses se obtuvieron 30.7 millones de pesos, equivalentes –al tipo de

¹² De 1898 a 2005, la moneda nacional se devaluó de 1 a 8 quetzales por dólar...También en 22 años.

cambio de 1924– a 512,042 quetzales de la nueva moneda. Estos, a su vez, eran equivalentes a la misma cantidad en dólares.

El Gobierno de la República de Guatemala garantizó las obligaciones contraídas por el Comité del Ferrocarril de Los Altos.

En la época del presidente José María Orellana se convocó a una licitación pública, y se otorgó el contrato para la construcción del ferrocarril a la empresa más conocida por su abreviatura AEG,¹³ cuyo nombre completo es Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, domiciliada en Berlín, Alemania. El contrato se realizó el 13 de julio de 1922.

Hubo arreglos financieros para cubrir el monto de la construcción de lo que fue un doble proyecto de ingeniería: el ferrocarril propiamente dicho y la planta eléctrica hidráulica, para proveerle energía, situada en Santa María de Jesús, Zunil.

El contrato con AEG fue aprobado por el Gobierno Central y publicado en el Diario Oficial, El Guatemalteco, el 2 de octubre de 1924.

El último arreglo financiero para poner en marcha el ferrocarril fue de un monto de 2.5 millones de dólares norteamericanos, a través de una emisión de bonos al tipo del 85%, al 8% de interés anual. Significa que la deuda pública de Guatemala tenía un descuento del 15% sobre su valor nominal.¹⁴

Innovación tecnológica¹⁵

La ingeniería del proyecto fue una innovación tecnológica, no sólo de Guatemala, sino mundial.

Se descartó la posibilidad de utilizar locomotoras de arrastre movidas con vapor, debido a la elevada pendiente de poco más de 9%. San Felipe, en la costa sur de Guatemala, se encuentra a 614 metros sobre el nivel del mar (SNM). Quetzaltenango está a 2,333 metros SNM.

La línea férrea recorría 44 kilómetros. La posibilidad de un tren movido por cremalleras también fue descartada. Finalmente se optó por un sistema eléctrico con chasis metálico y vagones de madera. Los vagones de personas

¹³ Actualmente la AEG no existe. Fue absorbida por la empresa Siemens, también alemana. Siemens también fue invitada a cotizar, y lo hizo, en el proyecto del Ferrocarril de Los Altos.

¹⁴ La primera deuda pública de Guatemala se originó en 1825, aprobada por la Asamblea Nacional Constituyente. Esta Asamblea dio origen a la Federación de Centroamérica, en la que en 1838 Quetzaltenango logró ser reconocido como el Sexto Estado de la región. La deuda inglesa, como se le llamó por haber sido colocados bonos en Londres –la principal plaza financiera de la época– se canceló en 1961, 146 años después.

¹⁵ Prado, Carlos. Video El Ferrocarril de Los Altos. 30 minutos. Se observa el desarrollo del proyecto, y la inauguración del Ferrocarril, el 30 de marzo de 1930.

y transporte de carga eran en realidad tranvías, movidos en cada eje por motores propios, y con un sistema de frenos magnéticos.

La obra civil de la colocación de rieles fue un trabajo mejor que el efectuado por la IRCA en Guatemala. Se construyó un túnel, que actualmente es utilizado para transporte de automotores.

Para la solución eléctrica se optó por la construcción de la primera planta eléctrica estatal, con embalse de agua y dique, con su propio cuarto de máquinas.¹⁶ En 1927 se inició la operación de la planta eléctrica, con dos turbogeneradores de 2 MW cada uno, para surtir a Quetzaltenango y a poblaciones aledañas.¹⁷ Al principiar la operación del ferrocarril, en marzo de 1930, se agregó otra unidad de 2 MW, para un total de 6 MW.¹⁸

La hidroeléctrica

El valor de la construcción de una planta hidráulica de 6 MW, a precios de mercado de hoy, equivale a 9 millones de dólares. Por ser una planta pequeña en relación a los estándares actuales, el costo del dique puede ser elevado.

La casa de máquinas fue muy bien construida. Es estructura metálica unida por pernos (sin soldadura), que sirve de base para el levantado de las paredes.

El centro de control es sorprendente: una pared de mármol blanco servía de base a los controles eléctricos de esa época, lo que refleja gran cuidado en el manejo de la planta, limpieza y pulcritud.

La sede de las oficinas, que a la vez eran viviendas de los altos funcionarios, estaba formada por casas de madera, que en 2005 aún se conservan en su forma original.

También fueron construidas de madera las viviendas de la colonia del personal, situada justo al lado de la carretera pública, a 1,600 metros SNM.

En las antiguas instalaciones de la estación del ferrocarril aún se observa el lugar en que se adquirían los boletos y se abordaba el tren. Ahora está situada allí la sede del Colegio del Instituto Nacional de Electrificación (INDE).

¹⁶ INDE. Plantas Hidroeléctricas de Occidente. Folleto. 2005. Contiene la descripción actual de la maquinaria, equipo, localización, datos de la presa y el embalse. Asimismo, de la casa de válvulas, de la que salen tres tuberías de presión.

¹⁷ Pérez Riera, Rafael. Historia General de Guatemala. Volumen VI. Guatemala. Págs. 417-428.

¹⁸ Los proyectos estatales que le siguieron más adelante fueron Jurún Marinalá, en Escuintla, en 1956 (50 MW), y Chixoy, en Alta Verapaz, en 1985 (300 MW).

La planta hidráulica es propiedad del INDE desde 1961.

En la construcción del ferrocarril y en el mantenimiento de la planta eléctrica trabajó durante mucho tiempo el señor José Ángel Cividanis, con quien conversé el 12 de junio de 2005.

A sus 93 años de edad, el señor Cividanis relata que el 30 de marzo de 1930, día de la inauguración del ferrocarril, él tenía a su cargo el mantenimiento de los postes eléctricos, para garantizar el paso del tranvía.

Don José Ángel recuerda con mucha claridad los nombres de los maquinistas de la época, porque uno de ellos le permitió conducir el tren. Aún puede precisar también los lugares donde se formaron presas de lodo y árboles que terminaron provocando la destrucción de las vías férreas.

Él se jubiló en 1963, siendo empleado del INDE, con una pensión del Gobierno Central, y ahora es el único ex trabajador que vive en la que antes fuera colonia del personal.

Una planta ocho veces mayor que la de Santa María de Jesús inició operaciones recientemente en el mismo río Samalá. Se trata de la hidroeléctrica HidroCanadá, como se lee en el letrero colocado a la entrada. Su capacidad de generación es de 48 MW y fue construida a un costo de cerca de 50 millones de dólares. Utiliza la salida de agua de la planta de Santa María de Jesús, cruza un túnel de cerca de dos kilómetros bajo la montaña, y tiene una caída de agua cuatro veces mayor que la de Santa María.¹⁹

La Gran Depresión

En el período de 1930 a 1933 el mundo sufrió los efectos de la Gran Depresión Económica. Algunas de sus principales repercusiones fueron las siguientes:

- Quiebra de empresas en Estados Unidos de América y en otros países del mundo.
- Aumento de los impuestos de importación en otros países.
- Reducción del comercio internacional debido al proteccionismo originado por el aumento de los aranceles de importación.
- Quiebra del Instituto de Café de Sao Paulo, el 11 de octubre de 1929. Los precios del café se desplomaron en la Bolsa de Valores de Santos.
- El 29 de octubre de 1929 se derrumbó la Bolsa de Valores de Wall Street, en Nueva York, y los precios de los productos básicos cayeron verticalmente.

¹⁹ Pérez, Stevens. Actual jefe de la planta hidroeléctrica de Santa María de Jesús.

- Principiaron años de precios bajos para el café y muchos otros artículos, además de un masivo desempleo en todo el mundo.
- En Guatemala se redujeron los salarios de los trabajadores. Esto, aunque pueda parecer una medida sorprendente, permitió que el Gobierno Central no tuviera déficit fiscales. Incluso tuvo superávit.
- Devaluación del dólar en relación al valor en oro. Guatemala devaluó el quetzal en la misma proporción, sin que la población se diera cuenta, por estar vinculada la moneda nacional a la norteamericana.
- Por primera y única vez se dio en Guatemala el fenómeno económico que se conoce como deflación, consistente en la reducción de los precios de bienes y servicios. Fue una política acuerpada por el Gobierno. El índice base 1928:100 significa que un producto que en 1928 se podía adquirir por valor 100, tendría en 1930 un valor de 60.4; en 1932 de 31.5, y en 1934 de 32.3.²⁰

Para colmo de males, en noviembre de 1929 nace el volcán Santiaguito, como consecuencia de una erupción en las laderas del volcán Santa María. El fenómeno provocó la destrucción de varias plantaciones de café en los alrededores.

El legado del Ferrocarril de Los Altos

El Ferrocarril funcionó del 30 de marzo de 1930 al 19 de septiembre de 1933, cuando se inicia el temporal. Coincide con el periodo de la Gran Depresión. Fueron tres años y medio.

DE 1929 a 1931, los precios del café guatemalteco cayeron en 75% de su valor, a menos de Q4 por quintal.²¹ Representó dificultades para muchos agricultores.²²

El volumen de carga y personas en el Ferrocarril descendió notablemente. Y como otro agravante, en septiembre de 1933 lluvias torrenciales causaron la destrucción de varias vías férreas y puentes del Ferrocarril de Los Altos.²³ Los rieles en Santa María de Jesús quedaron inservibles por la gran cantidad de agua lluviosa, lodo y otros elementos destructores.²⁴

²⁰ Molina Calderón, José La deflación ¿es posible en Guatemala? Red Económica, Prensa Libre, 15 de octubre de 2003.

²¹ Pendergrast, Mark. "Uncommon grounds. The History of Coffee and how it transformed our world". 1999. "Basic Books, Member of the Perseus Books Group, New York, N.Y.", pág.188.

²² Los precios del café estuvieron en bonanza en la década de 1920. De 1923-24 a 1927-28: US\$24 por quintal. 1929-30: US\$15. 1930-31: US\$14. Véase Wagner, Regina. Historia del Café de Guatemala. Anacafé. 2001. Pág. 155.

²³ Calderón Gordillo, Roberto. Semblanza Histórica del Ferrocarril Nacional de Los Altos. Quetzaltenango. 1987. 25 págs.

²⁴ Barrios Rivera, op.cit Pág.158.

El Gobierno Central no apoyó la reconstrucción del Ferrocarril,²⁵ y a ello se debe la animadversión hacia el presidente Jorge Ubico (1931-34),²⁶ que a veces es desproporcionada, a los ojos del siglo XXI.

Las últimas gestiones para la rehabilitación de la obra se hicieron en 1934 por el Alcalde de Quetzaltenango, sin obtener respuesta positiva.²⁷

Es interesante señalar que la IRCA sufrió el mismo tipo de dificultades que el Ferrocarril de Los Altos, y ambas empresas adoptaron medidas que en los tiempos actuales hubiesen sido definidas como un proceso de reingeniería, concretada mediante ajustes en los gastos y reducción de los puestos de trabajo.

La herencia que quedó de aquella magnífica obra de ingeniería es la planta hidroeléctrica situada en Santa María de Jesús, que continúa produciendo 6 MW, y ha funcionado durante 75 años en forma ininterrumpida, con las debidas reparaciones.²⁸ Sólo ha sufrido dos suspensiones de trabajo por corto tiempo, provocada por temporales.²⁹

Asimismo, un monumento en honor al primer Ferrocarril de Los Altos, que se encuentra en el Parque Guzmán, de Totonicapán.

Y lo que se convirtió en conocida melodía nacional, proveniente de Quetzaltenango, El Ferrocarril de Los Altos, de Domingo Betancourt.

Quetzaltenango y sus habitantes se deben sentir orgullosos de haber promovido el Ferrocarril de Los Altos, una obra formidable con innovaciones en el plano económico y tecnológico.

El Ferrocarril de Los Altos revistió una importancia comparable a la que en lo político tuvo la formación del sexto Estado de Los Altos, proyecto que también se adelantó a los tiempos, porque fue en su momento lo que hoy se conoce como descentralización. En ese orden de ideas, la Constitución Política de 1986 estableció por primera vez, como una obligación del

²⁵ Castro Conde, Alonso. El Ferrocarril de Los Altos. Memorias de un técnico. 126 págs. Guatemala, septiembre de 1993.

²⁶ Díaz O., J. Lisandro. La Obra Criminal de Ubico. Varios artículos en La Hora que citan al Ferrocarril de Los Altos. Breve historia. Oficina de Información Turística Local "La Marimba", 6ª. Calle 12-32 zona 1, Quetzaltenango.

²⁷ Barrios Rivera, José María, op.cit, págs. 155-159.

²⁸ Cabrera, Hugo. 2005. Entrevista con el ex jefe de la planta en Santa María de Jesús (1988-1993), quien manifestó que no es exactamente la misma maquinaria y equipo. La han ido reparando y poniendo repuestos.

²⁹ La planta eléctrica ha suspendido operaciones en dos ocasiones, debido a temporales, por un corto período. En septiembre de 1949, cuando el agua, lodo y desechos inundaron la casa de máquinas; y el 5 de octubre de 2005, con motivo del Huracán Stan.

Gobierno Central, reintegrar a los municipios una parte de los impuestos recaudados, una aspiración de los quezaltecos desde inicios del siglo XIX.

Quetzaltenango fue el iniciador de otros grandes proyectos, algunos de los cuales han llegado hasta nuestros tiempos:

- El Estado de Los Altos (1838)
- El Hospital General de Occidente San Juan de Dios (1844)
- La Universidad de Occidente (1876)
- Cantel, la primera industria nacional (1880)
- El Banco de Occidente (1881)
- El Teatro Municipal (1895)